

Stoppt den Börsenwahn – keine Heuschreckenbahn!

Vortrag von Winfried Wolf *

„Es ist ein und derselbe Zug, dieselbe Kraft, die Große und Kleine, Reiche und Arme, befördert. Daher werden die Eisenbahnen im allgemeinen als ein unermüdlicher Lehrmeister der Gleichheit und Brüderlichkeit wirken.“

Dies schrieb vor 177 Jahren ein gewisser Charles Pecquer. Er wird als „Frühsozialist“ bezeichnet.

Nun leben wir heute in einer anderen Zeit. Wir leben in einer Autowelt und in einem „ölbasierten Kapitalismus“. Wir leben in einer Zeit, in der man für 19 Euro zum Shoppen nach Marseille jettet. Und wir leben in einer Welt und Zeit, in der die Oberbürgermeisterin von Frankfurt am Main, Petra Roth, sagt: „Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen.“

Nun haben wir aber Visionen. Wir wissen auch, dass wir nur mit einem Kampf für unsere Visionen die katastrophalen, zerstörerischen Folgen der globalisierten Verkehrswelt stoppen können. Denn klar ist: Auch im Verkehrssektor befinden wir uns auf einer Reise in die Sackgasse, auf einer rasenden Fahrt auf den Prellbock, in einer Geisterbahn ohne Ausblick auf einen lichten Ausgang.

Dies gilt bereits unabhängig vom eigentlichen Projekt einer Bahnprivatisierung, die „nur“ als eine Art Zuspitzung der allgemeinen, weltweiten Verkehrspolitik zu verstehen ist. Hier nur drei Stichpunkte:

- *Weltweite Automotorisierung:* Wenn nur Indien und China (mit zusammen rund 2,3 Millionen Menschen) derart automobil gemacht werden würden, wie die DDR 1989 automobil war (ein Pkw auf vier Menschen), dann gibt es weltweit weitere 575 Millionen Pkw. Es gibt aber derzeit weltweit ziemlich exakt so viele Pkw. Das heißt: diese Art „bescheidener“ – und derzeit von den Autokonzernen konkret geplanter – Automotorisierung heißt, den Pkw-Bestand weltweit zu verdoppeln – Schadstoffemissionen und Unfallopfer inklusive.
- Auch in den bereits hoch automotorisierten Regionen von Westeuropa, Nordamerika und Japan kommt es zu einer systematischen Verdichtung der Motorisierung. Ein Instrument dabei ist die Marktorientierung der großen Autohersteller. Das „Universal-Auto“, wie wir es von Anfang des 19. bis Ende des 20. Jahrhunderts kannten, wird aufgespalten in „purpose cars“, in jeweils spezifische Autos für spezifische Mobilitätszwecke: in „family cars“, „fun cars“, „City-Cars“, „off roaders“ usw. Wie aberwitzig dies ist, zeigt die Tatsache, dass zwar die Geburtenrate ständig sinkt, aber der Trend zu „Familien-Autos“, auch „Vans“ genannt, zunimmt. Dabei sitzen derzeit im statistischen Durchschnitt nur noch 1,2 Personen in einem Pkw. Während sich in den vergangenen fünfzehn Jahren das Gewicht des durchschnittlichen Pkw um rund 30 Prozent auf derzeit 1,2 Tonnen und die PS-Zahl um 40 Prozent steigerte, nahmen Zahl und Gewicht der transportierten Personen um ungefähr die gleiche Marge ab.

- Wir leben in einer Art „Planwirtschaft“ – hin zu einer totalen Autogesellschaft. Seit den siebziger Jahren gibt es die Bundesverkehrswegepläne (BVWP), die nach Fünf-Jahresplänen unterteilt sind. Nein, nicht in der DDR. Diese Art Planwirtschaft gab es in Westdeutschland und gibt es seit 1990 in Gesamtdeutschland. Diese BVWPs münden seit Jahrzehnten im folgenden Ergebnissen: Jahr für Jahr entstehen rund 1000 km neue Straßen – Gemeinde-, Kreis-, Land- und Bundesstraßen und Bundesautoahnen. Jahr für Jahr entstehen ein bis zwei neue Regionalairports und/oder eine neue Startbahn auf einem großen, bestehenden Airport. Für eine solche Politik im Verkehrswegebau gilt die alte Erkenntnis von Bürgerinitiativen: „Wer Straßen und Airports sät, wird Verkehr auf Straßen und in der Luft ernten.“

Noch hält die Schiene in der EU einen Marktanteil von acht Prozent im Personenverkehr und von zwölf Prozent im Güterverkehr. Noch gibt es in Europa (EU 15) ein Schienennetz mit einer gesamten Länge von 200.000 km. Allerdings hatte dieses europäische Schienennetz vor rund 80 Jahren eine Länge von rund 300.000 km. Ein Drittel wurde bereits gekappt. Vor 25 Jahren waren es immerhin noch 280.000 km. Das heißt, auch in einer Zeit, in der alle in Europa vom „Vorrang Schiene“ reden, wurde das Schienennetz – und damit auch der Schienenverkehr – weiter reduziert.

Noch krasser fällt der Vergleich mit den USA aus. Die USA waren einmal das Eisenbahnland Nr. 1. Bis 1925 gab es dort im Personenverkehr ein Schienennetz mit einer Gesamtlänge von rund 400.000 km. Heute – nach mehr als einem Jahrhundert privaten Eisenbahnen – gibt es dort nur noch rund 40.000 km, die im Schienenpersonenverkehr genutzt werden. Der Marktanteil der Schiene, der im Verkehrsmarkt vor dem Zweiten Weltkrieg noch dominierte, liegt heute im Personenverkehr bei 0,4 Prozent.

Tatsächlich lässt sich sagen: Das „alte Europa“ könnte eine Basis für eine alternative Verkehrspolitik sein. Die erwähnten 200.000 km Schienenstrecken könnten eine Art „eisernes Rückgrat“ für eine Alternative im Verkehrssektor darstellen. Noch gibt es – neben diesem Schienennetz – noch einigermaßen funktionierende Bahngesellschaften in Europa. Anders als in den USA, in Argentinien, in Mexiko oder in Neuseeland, wo die privat betriebenen Bahnen (USA) bzw. die Privatisierungsprozesse dazu geführt haben, dass es keinen relevanten Schienenpersonenverkehr mehr gibt.

An dieser Stelle gewinnen die Prozesse der Bahnprivatisierung in Europa ihre zentrale Bedeutung. Sie sind das entscheidende Element, den Schienenverkehr im letzten Kontinent, in dem er noch eine relative Bedeutung hat, zu marginalisieren und als potentielle Alternative zum motorisierten Massenverkehr auszuschalten. Die Europäische Union und die EU-Kommission haben in den letzten fünfzehn Jahren eine Reihe von Vorgaben gemacht, mit denen die Bahnprivatisierungen vorangetrieben werden sollen. Die entscheidenden Kräfte zur Zerstörung der Alternative Schiene wirken jedoch auf Ebene der einzelnen EU-Mitgliedstaaten. Großbritannien spielte hier nicht zufällig den Vorreiter: Ein zentraler Bestandteil der neoliberalen Politik unter Maggy Thatcher war die Privatisierung von British Rail. Heute gibt es in diesem wichtigen EU-Staat keinen einheitlichen Schienenverkehr mehr. Das Netz befindet sich in einem maroden Zustand. Die verschiedenen Bahngesellschaften werden von Bus- und Flugzeugunternehmen kontrolliert.

Die Bahnprivatisierung in unserem Land – in der Bundesrepublik Deutschland – spielt vor diesem Hintergrund eine entscheidende Bedeutung – auch auf europäischer Ebene. Wird hier die Privatisierung der Deutschen Bahn AG, die sich bisher in öffentlichem Eigentum befindet, durchgesetzt, dann dürfte es in der gesamten EU kein Halten mehr geben. Bahnen, die bereits teilweise privatisiert wurden – wie diejenigen in den skandinavischen Ländern oder in Österreich – werden beschleunigt privatisiert. Bahnen, die noch relativ stark in den öffentlichen Sektor integriert waren, wie die SNCF in Frankreich, werden auf den Weg der Privatisierung gebracht werden. Eine enorm erfolgreiche Bahn in öffentlichem Eigentum, diejenige in der Schweiz, wird, obgleich die Schweiz kein EU-Mitgliedstaat ist, noch mehr als bisher unter Druck gesetzt und erpresst werden, von ihrem erfolgreichen Kurs abzuweichen und Schritt hin zur Aufspaltung und Privatisierung vorzunehmen.

Zwar ist von einem Börsengang der Deutschen Bahn AG seit dem Jahr 2000 die Rede. Doch dieser wurde mehrfach wieder abgesetzt oder verschoben. Seit Anfang 2006 beschleunigt sich der Prozess jedoch, nachdem das neue, vom Bundestag in Auftrag gegebene Gutachten der Unternehmensberatungsgruppe Booz Allen Hamilton veröffentlicht wurde, auch „PRIMON-Gutachten = Privatisierung Mit und Ohne Netz“ genannt. Bereits Ende September 2006 soll der Bundestag entscheiden.

Der damit ins Auge gefasste Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG ist aus demokratischen, verkehrspolitischen, sozialen und globalisierungskritischen Gründen abzulehnen. Das wird im folgenden auf fünf Ebenen verdeutlicht.

1. Ausverkauf von gesellschaftlichem Eigentum.

Beim Verkauf des staatlichen Eigentums an der Deutschen Bahn AG handelt es sich um den Ausverkauf eines gewaltigen gesellschaftlichen Vermögens, das in 170 Jahren von Millionen Menschen – sei es den Bahnbeschäftigten, den Bahnbauarbeitern oder den Steuerzahlenden – geschaffen wurde. Dieses Vermögen, vergegenständlicht in 35.000 km Schienentrassen, 5500 Bahnhöfen, mehreren Tausend Triebfahrzeugen, vielen Zehntausenden Waggons usw. – wird in seriösen Schätzungen auf einen Wert von 100 bis 250 Milliarden Euro geschätzt. Doch die Bundesregierung veranschlagt als mögliche Einnahmen im Fall eines „integrierten Börsengangs“ nur 10 bis 15 Milliarden Euro – weniger als ein Zehntel des realen Werts. Selbst wenn es nur zu einem Verkauf des Bahnbetriebs kommt und wenn das Netz beim Bund bleibt, so wird der Wert des „rollenden Materials“ auf 40 Milliarden Euro geschätzt. Die Bundesregierung erwartet bei einem Verkauf des Bahnbetriebs lediglich Einnahmen von 4 bis 7 Milliarden Euro.

Unsere Gegenposition lautet: Wir lehnen die Verschleuderung gesellschaftlichen Eigentums und eine neuerliche Bereicherung weniger privater Investoren, die in Wirklichkeit Destruktoren sind, auf Kosten der Allgemeinheit strikt ab. Wir plädieren für den Erhalt des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG.

2. Bahnprivatisierung als Teil des Abbaus von Daseinsvorsorge

Der Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG ist Teil des allgemeinen Abbaus von Daseinsvorsorge und des öffentlichen Sektors. Ein wesentlicher Bestandteil der Globalisierung besteht darin, dass alle Bereiche des Lebens der direkten Verfügungsgewalt

des Kapitals und damit dem Prinzip der Profitmaximierung unterworfen werden sollen. Auch elementare Güter wie Ausbildung, Bildung, Energie- und Wasserversorgung und nun die Mobilität sollen allein nach diesem Prinzip funktionieren. Es ist kaum ein Zufall, dass der wichtigste Betreiber privater Bahnen in Europa und in Deutschland das Unternehmen Connex ist. Connex ist eine Tochter des Konzerns Veolia, des größten Betreibers privatisierter Wasserwerke in Europa.

Unsere strategische Gegenposition lautet: Eine Privatisierung der Bahn ist Teil der umfassenden, weltweiten neoliberalen Offensive zum Abbau von Daseinsvorsorge. Wir treten ein für den Erhalt des öffentlichen Sektors und für den Erhalt einer Bahn in öffentlichem Eigentum. Wir sagen übrigens bewusst: „in öffentlichem Eigentum“ und nicht „Staatsbahn“. Wir glauben, dass es viele bürgernahe, oft dezentrale Formen von öffentlichem Eigentum gibt, die, in Kombination mit der zentralen öffentlichen Eigentumsform, oft den Anforderungen, die an eine moderne, kundenfreundliche und flexible Bahn zu stellen sind, eher gerecht wird als eine primär zentralistische Staatsbahn.

3. Bahnprivatisierung als Teil der verschärften sozialen Ausgrenzung

Öffentliches Eigentum heißt in der Regel auch Schutz, Protektion; gemeint: Schutz der in der kapitalistischen Gesellschaft Schwachen oder in einer schwachen Position Gehaltene. Wasser in öffentlichem Eigentum bedeutet, dass dieses als Allgemeingut und als elementares Lebensmittel allen zu Gute kommen und daher einen niedrigen Preis haben muss. Öffentliche Verkehrsmittel haben eine vergleichbare Bedeutung für Mobilität: Die Beweglichkeit als Allgemeingut muss so weit wie möglich gratis zu haben sein (optimal ist zum Beispiel, wenn alle wichtigen Mobilitätsziele vom Wohnort aus zu Fuß erreicht werden können) oder zu einem niedrigen Preis angeboten werden. Angesichts einer vom Auto dominierten Gesellschaft heißt dies auch, dass Verkehrsmittel in öffentlichem Eigentum eine preislich erschwingliche Alternative darstellen müssen.

Eine Privatisierung der Bahn bedeutet das Gegenteil:

- Es kommt noch mehr als bisher zu einer Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehr und zu einem Abbau der Bahn in der Fläche. Es gibt eine Bonzenbahn statt einer Bürgerbahn.
- Es kommt zu einem weiteren Kahlschlag im Schienennetz. Weitere 5000 km Schiene sollen nach der Privatisierung abgebaut werden.
- Die Bahnpreise werden sich perspektivisch verteuern bzw. eine Bahn, die zu einem vernünftigen Preis „einfach bestiegen“ werden kann, wird immer seltener. Stattdessen muss im Voraus reserviert werden; es gibt eventuell noch „Schnäppchenpreise“, aber als preiswertes, spontan nutzbares Allgemeingut für Mobilität steht diese Bahn nicht mehr zur Verfügung.

Damit werden die Menschen im Fall einer privatisierten Bahn bei ihrer Mobilität noch mehr als bisher angewiesen sein auf Auto und Flugzeug. Das heißt gleichzeitig, dass Menschen unter 18 Jahre (im Amtsdeutsch: Menschen im „nicht Führerschein befähigten Alter“) von Mobilität weiter ausgegrenzt bzw. als Mitfahrende auf andere angewiesen sind. Finanziell Schwache oder ökologisch bewusst Lebende Menschen, die kein Auto haben, werden ausgegrenzt. Behinderte Menschen werden von Mobilität zunehmend ausgeschlossen. Die verallgemeinerte Autogesellschaft hat auch einen geschlechtsspezifischen Aspekt: Frauen

werden in ihrer Mobilität weit stärker eingeschränkt als Männer (auf Grund der geschlechtsspezifischen Verteilung des Besitzes von bzw. der Verfügung über Pkw).

Unsere strategische Gegenposition lautet: Wir treten ein für Gleichheit und Solidarität. Mobilität für alle ist eine Grundvoraussetzung für Menschenwürde. Auch dies erfordert eine Bahn in öffentlichem Eigentum.

4. Bahnprivatisierung als Beitrag zur Massenerwerbslosigkeit

Heute gibt es in ganz Europa noch rund 1,3 Millionen Arbeitsplätze bei den Bahnen und in der Bahntechnik-Industrie. Bereits im Zeitraum 1995 bis 2005 wurden mehr als 750.000 Arbeitsplätze in Europa in diesen Bereichen – Bahn und Bahntechnik – zerstört. Allein in der BRD kam es zum Abbau von 200.000 Jobs in diesem Sektor.

Es gibt kein anderes Gebiet in Europa, auf dem es zu einer derart brutalen und – quantitativ und qualitativ (in Relation zu der Gesamtzahl gesehen) – großen Vernichtung von Arbeitsplätzen kam. Während der Abbau von einigen Zehntausend Jobs in der europäischen Autoindustrie lautstark beklagt wird, wird vielfach der Abbau von Arbeitsplätzen bei den Bahnen als „Sparmaßnahme“ gefeiert.

Eine Bahnprivatisierung wird weitere Zehntausende Jobs in den Bereichen Bahn und Bahntechnik zerstören. Sie wird gleichzeitig mit einem verstärkten Sozialdumping verbunden sein. Bereits heute sind es die privaten Bahnbetreiber, die 25 bis 30 Prozent weniger dem Bahnpersonal zahlen als die Deutsche Bahn AG, die sich ihrerseits längst ebenfalls am Sozialdumping beteiligt. Ein weiterer Jobabbau und ein weiteres Sozialdumping kostet letzten Endes die öffentliche Hand weitere Milliarden Euro – in Form der Finanzierung von Arbeitslosigkeit und Armut.

Unsere soziale Gegenposition lautet: Wir verteidigen die Arbeitsplätze in diesen Bereichen und die hier erreichten sozialen Standards. Wir gehen davon aus, dass diese im Fall der notwendigen Politik einer Verkehrswende ausgebaut werden. Es handelt sich um qualifizierte und gesellschaftlich sinnvolle Arbeitsplätze.

4. Bahnprivatisierung als Durchsetzung der Macht der Konzerne und insbesondere der Macht der Öl- und Autokonzerne

Der Prozess der Globalisierung ist begleitet von einer Zunahme der Macht der großen Konzerne. Es handelt sich jedoch nicht allein um eine Macht, die sich in Dollar-, Yen- und Euro-Umsätzen und -Profiten ausdrückt. Es handelt sich zu einem großen Teil auch um eine Macht, die in stofflicher Form – auf der Gebrauchtwertseite – ihren spezifischen Charakter hat: sie ist Ausdruck der Macht der Öl- und Autokonzerne.

Vom addierten Umsatz der 100 größten Industriekonzerne der Welt entfällt mehr als die Hälfte allein auf den addierten Umsatz der Öl- und ölverarbeitenden Konzerne, der Fahrzeugbauunternehmen und der Flugzeugindustrie. Öl und seine Derivate – Benzin, Diesel, Kerosin – bestimmen einerseits die Weltmacht der größten Konzerne und andererseits die Form der Mobilität, die weltweit dominiert. Diese Konzerne können mit dem Attribut „k & k“ versehen werden: sie sind „klimazerstörend & kriegstreiberisch“. Der größte Teil der klimaschädigenden Abgase ist Resultat des ölbasierten Kapitalismus. Fast alle jüngeren Kriege haben mit der Kontrolle über die verbleibenden Ölvorräte bzw. die Transportwege für Öl und Gas zu tun.

Die Bahnprivatisierung ist ein Mittel, den Prozess der Orientierung auf Auto und Flugzeug zu beschleunigen. In ihrem Ergebnis wird der Bahnverkehr und der schienengebundene übrige öffentliche Verkehr weiter deutlich reduziert. Dies wiederum wird den Markt für Autos und Flugzeuge bzw. für den darauf basierenden Verkehr ein weiteres Mal vergrößern. Es ist kein Zufall, dass die beiden Bahnchefs, die die Bahnprivatisierung in den vergangenen fünfzehn Jahren am meisten vorangetrieben haben, für diese Industrien stehen: Heinz Dürr war und ist privater Eigentümer der Dürr AG, ein Unternehmen, das sich rühmt, ein Drittel des Weltmarkts für die Herstellung von Autolackierautomaten zu kontrollieren. Hartmut Mehdorn ist Luftfahrt-Ingenieur und arbeitete, bevor er vom Autokanzler auf den Job als Bahnchef gehievt wurde, mehr als eineinhalb Jahrzehnte in führenden Positionen der Luftfahrt und Rüstungsindustrie (VFW, Daimler-Dasa, Airbus).

Unsere strategische Gegenposition im Rahmen der Globalisierungskritik lautet: Wir kritisieren die wachsende Macht der Konzerne. Wir kritisieren die perspektivlose und zukunftsfeindliche Konzentration auf einen ölbasierten Kapitalismus. Wir treten ein für den Erhalt der Option auf eine Energie- und Verkehrswende. Das aber setzt die strukturelle Möglichkeit der strategischen Einflußnahme in diesem Sektor voraus – und damit eine Infrastruktur und Bahnen in öffentlichem Eigentum.

Die Schimäre „Wettbewerb“

Aktuell gibt es zwei Einwände, die „falsche Debatten“ darstellen. Zum einen wird geäußert, aber ein Börsengang ohne Netz ist doch ein kleineres Übel. Da bleibt die Infrastruktur beim Bund und im Bahnbetrieb kommt es zu einem „belebenden Wettbewerb“. Zum anderen wird gesagt: Aber die Deutsche Bahn AG ist doch eine Staatsbahn. Und just diese Staatsbahn ist ein äußerst arrogant auftretendes und kundenfeindliches Unternehmen.

Zum ersten Einwand: Von der Sache her gibt es keinen „Wettbewerb“ auf der Schiene, jedenfalls keinen, wie er in einer freien Marktwirtschaft definiert wird. Die Struktur des Schienenverkehrs gebietet es, dass auf einem Schienenstrang auf einer bestimmten Verbindung in der Regel ein einziges Unternehmen verkehrt; Überholvorgänge und Flexibilität sind weitgehend ausgeschlossen. Denkbar ist noch, dass zwei Unternehmen in genau abgesprochenem Rhythmus eine Strecke bedienen. In der Praxis führen Privatisierungen im Bahnsektor auch nicht zu einem echten Wettbewerb, in dem sich mehrere Unternehmen um die Gunst der gleichen Kundschaft bemühen würden. Vielmehr bewerben sich mehrere Unternehmen um **Konzessionen zum Betreiben einer bestimmten Strecke oder eines bestimmten Netzes für einen längeren Zeitraum**, wobei erklärtermaßen in dem Zeitraum, für den die Konzession vergeben wird, Konkurrenz ausgeschlossen wird. Die erheblichen Kapitalbeträge, die für einen Bahnbetrieb – insbesondere für Schienen-Fernverkehr – aufzubringen sind, führen dazu, dass es nach einem Privatisierungsprozess über kurz oder lang nur noch wenige private Betreiber gibt, die in Form von Monopolen auf einzelnen Netzen oder Strecken und in Form von Oligopolen im Gesamtnetz den Schienenverkehrsmarkt kontrollieren. Dies ist die Struktur des privat betriebenen Schienengüterverkehrs in den USA. So sieht auch die Struktur des privat betriebenen Personen- und Güterverkehrs auf Schienen in Großbritannien aus. Die Diktate privater Monopole und Oligopole sind jedoch in der Regel weit schmerzhafter und für die Kundschaft deutlich teurer als der Monopolanspruch staatlicher Unternehmen. Vor allem ist man dem Monopolgebaren privater Betreiber ausgeliefert, wohingegen Betreiber unter öffentlicher

Kontrolle über Parlamente usw. direkt beeinflussbar sind.

Im übrigen treffen so gut wie alle negativen Aspekte, die auf einen Bahnbörsengang mit Netz zutreffen, auch auf eine Privatisierung des Bahnbetriebs zu. Um die wichtigsten zu nennen:

- Private Bahnbetreiber müssen auf eine weit höhere Rendite abzielen als dies Bahnen in öffentlichem Eigentum tun müssen. Die derzeitige – bereits schön gerechnete – Rendite bei der DB AG liegt bei maximal zwei Prozent. Private Investoren erwarten zehn und mehr Prozent Rendite auf ihr eingesetztes Kapital. Diese Verfünffachung der Rendite kann jedoch nur erzielt werden, wenn die Fahrpreise erhöht, Personal abgebaut und Angebote reduziert werden. In der Regel dürfte versucht werden, durch einen Mix dieser Optionen dieses Ziel zu erreichen.
- Je mehr private Betreiber es gibt, desto größer dürften die Angebotsreduzierungen sein, desto wahrscheinlicher ist es, dass viele weniger rentable Verbindungen erst gar nicht mehr angeboten werden. Entsprechend sinkt der Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt, möglicherweise kommt es sogar zu einem weiteren absoluten Rückgang der Verkehrsleistungen z.B. im Schienenpersonenfernverkehr.
- Je mehr private Betreiber es gibt, gewissermaßen: je mehr von dem, was die Befürworter der Privatisierung „Wettbewerb“ nennen, realisiert wird, desto weniger gibt es einen einheitlichen Fahrplan und einheitliche Tarife. Stattdessen kommt es auf diesen Gebieten zu einem *Flickenteppich*. Ein durchgängiges Buchen einer Bahnfahrt über weite Strecken wird immer schwieriger und oft unmöglich.
- Das rollende Material hat eine Lebensdauer von 20 und mehr Jahren. Die privaten Bahnbetreiber müssten demnach jährlich rund ein Zwanzigstel abschreiben und als Kosten verbuchen, um nach zwei Jahrzehnten über den Betrag zu verfügen, um das rollende Material zu ersetzen. Viele private Betreiber dürften jedoch weit kurzfristige Profitziele verfolgen. Somit besteht die Gefahr, dass solche Rücklagen nicht gebildet werden, dass stattdessen auf Verschleiß gefahren wird und dass solche private Investoren nach zum Beispiel zehn Jahren aus dem Bahnbetrieb aussteigen – und weitgehend verbrannte Erde zurücklassen. Dann würde es Sache der öffentlichen Hand oder der Steuerzahlenden sein, ob das Geld aufgebracht wird, um, beispielsweise, die ICE-Flotte ganz oder zu einem größeren Teil neu zu finanzieren.
- Je mehr private Betreiber es gibt, desto zersplitteter ist der Schienenverkehr, desto geringer sind die Synergieeffekte, desto teurer kommt das Betreiben eines Schienenverkehrs als Ganzes.

Das Interessante ist, dass beide Gutachten, die mit Blick auf eine Privatisierung der Bahn erstellt wurden, dasjenige von Morgan Stanley und dasjenige von Booz Allen Hamilton, einen Rückgang des Schienenverkehrs vorhersagen. All das Positive, das bei einigen Umweltverbänden, die eine Bahnprivatisierung ohne Netz befürworten, erwartet und unterstellt wird, erweist sich vor dem Hintergrund der realen Privatisierungspläne als pures Wunschdenken. In früheren Zeiten wussten das diese Gruppen auch. Beispielsweise hieß es in einem Faltblatt der Grünen im Jahr 1993: „Die Bahn muss Eigentum des Bundes bleiben!“. In einer VCD-Erklärung vom April 1993 war zu lesen: „Die im geplanten Gesetz ... vorgesehene Verpflichtung, nach Gründung der Bahn AG die Bereiche Personenverkehr und Güterverkehr in eigene Aktiengesellschaften auszugliedern ... wird unweigerlich zu Mehrkosten und

Angebotsverschlechterungen führen. Die bisherige gemeinsame Nutzung von Lokomotiven, Werkstätten und Anlagen sowie der wechselseitige Personaleinsatz haben Synergieeffekte möglich gemacht.“

Seit diese Aussagen gemacht wurden, hat sich am Wesen der Sache nichts geändert. Im Gegenteil: Die Bahnreform als erste Stufe einer Privatisierung hat diese Aussagen drastisch bestätigt. Dennoch behaupten die zitierten heute das Gegenteil. Warum? Geändert hat sich allein der Wind. Es gibt einen Mainstream, wonach Privatisierung an sich gut ist – egal, welche Sachargumente dagegen sprechen.

Deutsche Bahn AG ist nicht der (positive) Bezugspunkt

Das zweite Argument ist oberflächlich gesehen nachvollziehbar. Natürlich treffen auf die Deutsche Bahn AG all die genannten negativen Charakteristika zu. Doch dieses Unternehmen ist selbst bereits eine erste Form der Privatisierung. All das, was wir mit der DB AG seit 1994 an negativer Entwicklung und an abstoßendem Auftreten erlebt haben, ist ein Vorgeschmack darauf, was im Fall einer materiellen Privatisierung auf uns zukommt.

1994 wurde ein Unternehmen geschaffen, das zunächst in die privatrechtliche Form einer Aktiengesellschaft gebracht wurde. Hier gibt es einige Argumente dafür, dass diese Unternehmensform durchaus auch Vorteile bieten kann, um ein Unternehmen in öffentlichem Eigentum effizient zu führen. Doch mit diesem Schritt waren zwei andere verbunden: Zum einen wurde die Deutsche Bahn AG in fünf Aktiengesellschaften aufgespalten; hinzu kamen rund 200 privatrechtliche strukturierte andere Unternehmen unter dem Dach der DB AG. Zum anderen ließ es der Eigentümer Bund zu, dass ein branchenfremdes und teilweise bahnfeindliches Management eingesetzt wurde. Vor allem aber wurde und wird auf eine reale Kontrolle der Deutschen Bahn AG weitgehend verzichtet. Vielmehr wurden Personen in den Aufsichtsrat gehievt, bei denen möglicherweise Parteienproporz und Vetternwirtschaft, aber nicht Kompetenz und Bahnkenntnisse eine Rolle spielten.

Die vielfach geäußerte Behauptung, die Unternehmensform einer AG an sich eigne sich nicht für eine Kontrolle des Unternehmens, ist falsch. Es gibt eine Reihe städtischer Verkehrsbetriebe, so in Stuttgart die SSB, die in der Form einer Aktiengesellschaft in öffentlichem Eigentum bestehen und unter einer sehr direkten (möglicherweise sogar allzu direkten) Kontrolle des Eigentümers betrieben werden. Richtiger dürfte sein, dass die Politik – die jeweiligen Bundesregierungen unter Helmut Kohl, Gerhard Schröder und Angela Merkel – im großen und ganzen hinter der (aus Sicht eines effizienten Bahnbetriebs kontraproduktiven) Politik stehen, die bei der Bahn betrieben wird. Sie tun dies teilweise aus „ideologischen Gründen“ und dann gewissermaßen aus neoliberaler Verblendung. Vor allem aber agieren sie so, weil sich hinter dieser Politik diejenigen handfesten Interessen verbergen, die oben beim Thema „Konzernmacht – Macht der Öl- und Autolobby“ benannt wurden.

Glaubwürdiger Bezugspunkt: die Schweiz bzw. die SBB

Oft ist es bei Debatten und Engagements, die gegen neoliberale Glaubenssätze geführt werden, schwierig, eine real existierende Alternative zu benennen. Der Satz „Eine andere Welt ist möglich“, wird leicht als Utopie im Sinn, das sei „in dieser Welt nicht realisierbar“, abgetan.

Im Fall der Bahnprivatisierung ist es anders. Es gibt im Hier und Jetzt eine real existierende und in weiten Bereichen glaubwürdige Alternative. Das sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), ein landesweites Bahnsystem, das sich fast komplett in öffentlichem Eigentum befindet. Die Schiene kann in unserem Nachbarland die folgende Erfolgsbilanz aufweisen:

- es gibt flächendeckend einen Halbstundentakt. Hierzulande gibt es nur bei großen Städten einen Stundentakt, oftmals aber sind selbst Städte wie Dresden nur in einem weit schlechteren Takt in den Fernverkehr eingebunden.
- Die Schweizer Bürgerinnen und Bürger fahren (mit 1800 km im Jahr) 2,2 mal mehr Kilometer auf der Schiene als ein deutscher Bundesbürger bzw. eine deutsche Bundesbürgerin, obgleich die Schweiz nur ein Neuntel der Fläche der BRD aufweist.
- In der Schweiz liegen die staatlichen Zuschüsse je Leistung (je Tonnen- respektive je Personenkilometer) bei der Hälfte der Zuschüsse, die hierzulande für Leistungen im Schienenverkehr vom Steuerzahlenden bezahlt werden müssen.

Interessanterweise führt die Erwähnung des Beispiels Schweiz hierzulande bei den Befürwortern jeder Art von Bahnprivatisierung regelmäßig zu heftigen Abwehrreaktionen. Es werden allerlei fadenscheinige Argumente bemüht, um einen Vergleich mit der SBB von vornherein auszuklammern. Das derzeit entscheidende Gutachten von Booz Allen Hamilton untersucht eine Vielzahl anderer Schienenunternehmen in Europa und weltweit klammert die Schweiz bzw. die SBB jedoch aus (gelegentlich tauchen allerdings einzelne Daten der SBB auf).

Lassen wir ein paar dieser Gegenargumente Revue passieren.

Mehdorn beispielsweise sagt immer wieder, der Vergleich sei falsch, da der Schienenverkehr in der Schweiz nur „eine Art bessere S-Bahn darstelle“. Antwort: Tatsächlich ist der schweizerische Schienenverkehr sehr ähnlich strukturiert wie der bundesdeutsche: mit S-Bahnen, Regionalverkehr und Fernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite liegt in der Schweiz im Schienenpersonenfernverkehr z.B. nicht allzu weit unter derjenige des deutschen Schienenfernverkehrs. Im übrigen müsste es in dem Fall, dass dieses Argument überzeugt, in einem Gebiet wie dem Ruhrgebiet, das kleiner als die Schweiz ist aber eine ähnlich große Bevölkerungszahl hat, leicht sein, einen optimalen, den Strukturdaten der Schweiz ähnlichen Schienenverkehr zu realisieren. Doch die Schiene im Ruhrgebiet weist im modal split eine ähnliche Struktur auf wie im übrigen Deutschland – bzw. die Strukturdaten sind hier in der Schweiz um mehr als 50 Prozent besser.

Sodann wird gesagt, die Schweiz habe eine für den Schienenverkehr „weit günstigere Siedlungsstruktur“. Tatsächlich ist die Bevölkerungsdichte in der Schweiz niedriger als hierzulande. Das Schienennetz ist dichter als in der BRD. Demnach sind die grundlegenden Strukturdaten diesbezüglich in der Schweiz zumindest nicht günstiger. Hinzu kommt, dass die topographischen und klimatischen Bedingungen in der Schweiz für den Schienenverkehr weit ungünstiger sind als hierzulande. Höhenunterschiede von bis zu 1000 Metern sind Standard in der Schweiz. In der BRD gibt es dies nur ausnahmsweise. Im Winter sinken in der Schweiz die Temperaturen um rund zehn Grad weiter unter Null als hierzulande. Dennoch sind die Züge der SBB weit pünktlicher als diejenigen in der BRD.

Weiter heißt es: Ja, die Schweizer und Schweizerinnen „lieben halt ihre Bahn“. Sie seien engagierte Bahnfahrende. Auch das stimmt nur zum Teil. In der Schweiz liegt die Pkw-Dichte höher als hierzulande. Es wird auch mehr Pkw gefahren als in der BRD. Dennoch wird mehr als zwei Mal so viel Bahn gefahren.

Die Gründe für den Erfolg der SBB müssen anderswo zu finden sein.

Gründe für den bahnsinnigen Erfolg in der Schweiz

Untersucht man, was die objektiven Gründe für den Erfolg der Schiene in der Schweiz sind, dann lautet das Ergebnis nicht, dass es sich hier um einen „Mythos“ oder um eine Art „Asterix und Obelix-Dorf, das der bösen Gegenmacht trotzt“, handelt. Vielmehr dürften vier objektive Gründe hierfür entscheidend sein:

Erstens gibt es in der Schweiz, obwohl es sich um ein führendes kapitalistisches Land handelt, keinen einzigen Autokonzern und kein einziges großes, auf dem Weltmarkt aktives Ölunternehmen. Dies trägt dazu bei, dass die Autolobby in der Schweiz nicht ganz so wirksam ist wie anderswo, dass sie vor allem nicht ganz so stark materiell gestützt wird.

Zweitens weist der schweizerische Schienenverkehr in der Eigentümerstruktur eine eher dezentrale Struktur auf. Rund die Hälfte aller Strecken und Schienenverkehrsunternehmen befindet sich in der Hand – in öffentlichen Eigentum – der Kantone. Diese sind in der Struktur den deutschen Bundesländern vergleichbar, gleichzeitig aber in der Regel nur so groß wie die kleinsten deutschen Bundesländer. Diese kantonalen Bahnen sind zwar in den Fahrplan und in das gesamte Tarifsystem der SBB eingebunden; für die Fahrgäste erscheint der schweizerische Bahnverkehr als ein einheitlicher. Doch die vielfach dezentralen Eigentumsformen führen zu einer großen Bürgernähe und Kundenfreundlichkeit.

Drittens besteht das führende Personal bei der SBB in der Regel aus engagierten, kenntnisreichen und ambitionierten Bahnleuten. Dies gilt gerade auch für den SBB-Bahnchef Benedikt Weibel. Das Management bei der DB AG hingegen ist seit geraumer Zeit überwiegend bar jeder Kenntnis eines effizienten Bahnbetriebs. Vielfach handelt es sich um – vom Luftfahrtingenieur Mehdorn importierte „Lufthanseaten“. Entsprechend liegt der SBB-Bahnchefs im Ranking und Vergleich mit führenden schweizerischen Top-Managern an der Spitze; Hartmut Mehdorn landet bei entsprechenden Vergleichen regelmäßig auf dem letzten oder einem der letzten Plätze.

Viertens ist der Erfolg der Schiene in der Schweiz Resultat einer demokratischen Tradition. Als die Bahnfachleutegruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ im September 2005 in Bad Herrenalb zusammen mit der Evangelischen Akademie Baden eine Tagung zum Thema Bahn und Börse durchführte, gab es dort auch einen Vortrag eines Vertreters des schweizerischen Verkehrsministeriums. Dieser äußerte sinngemäß, sie, die Verkehrsfachleute in der Schweiz, hätten in den siebziger und Anfang der achtziger Jahre noch ähnliche Ziele verfolgt, wie sie dann bald darauf in der BRD im Schienenverkehr realisiert worden wären. Das heißt, es gab auch in der Schweiz u.a. eine Orientierung auf Hochgeschwindigkeit, auf das Abhängen mittelgroßer und kleinerer Städte, auf die Konzentration auf Metropolen und auf einen Geschäftsreiseverkehr usw.

Was war dann der Grund für die derzeit sichtbare, alternative Schienenverkehrspolitik? Der

Vertreter des Schweizerischen Verkehrsministerium illustrierte dies mit einem Chart, auf der knapp zehn Referenden wiedergeben waren, dies es in Sachen Bahnpolitik in der Schweiz seit Anfang der achtziger Jahre gab. Immer entschied die Schweizerische Bevölkerung sich für den Erhalt der Bahn in der Fläche, gegen Höchstgeschwindigkeit und für eine bürgernahe Bahn. Und oft erfolgte dies gegen die große Mehrheit des schweizerischen Establishments und gegen den sogenannten verkehrspolitischen „Sachverstand“.

Die Entscheidung über eine Privatisierung der Bahn in Deutschland könnte einen weitreichenden Schritt darstellen, der entweder – im Fall der Beibehaltung des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG – die Zukunftsfähigkeit im Verkehrssektor offen hält oder – im Fall der Umsetzung einer der Privatisierungs-Varianten – diese weitgehend verbaut.

Die Dimensionen, mit denen wir es zu tun haben, sind heute angesichts des absehbaren Endes des Ölzeitalters und angesichts der real bereits stattfindenden Veränderungen des Klimas sehr weitreichend. Das folgende Zitat aus der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ stammt aus einer Zeit, als es diese bedrohlichen Szenarien noch gar nicht gab. Umso mehr sollte man die damit angesprochenen kulturpolitischen Konsequenzen ernst nehmen:

„Das Reiterstandbild des römischen Kaisers Mark Aurel, das bis 1981 rund 1800 Jahre lang im Herzen Roms gestanden hatte, wird nach den Restaurierungsarbeiten nicht auf seinen Sockel zurückkehren. Das kostbare Original soll in einem Palast wohlbehütet vor den schädlichen Einflüssen aufgestellt werden, während eine Kopie auf den Sockel gestellt und damit der aggressiven römischen Luft ausgesetzt wird. Nach einer Legende geht Rom an dem tag unter, an dem die Vergoldung der Staue verschwunden ist. Von der Originalvergoldung sind jedoch nur noch kleine Flächen erhalten.“

** Winfried Wolf ist Sprecher der Bahnfachleutegruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat von attac und aktiv im Bündnis „bahn für alle“.*

Bei dem Text handelt es sich um die – erweiterte – Niederschrift der Rede, die Winfried Wolf zur Begründung der Kampagne gegen den Börsengang der Deutschen Bahn AG auf dem Ratschlag von attac am 29. April in Braunschweig hielt.

Erstveröffentlichung in „Sand im Getriebe – SiG“, Nr. 51 (2006).