



Mitglieder der Bundesregierung erklären:

- Das Holding-Modell weist einer Privatbahn die Zukunft. Es kann ohne Parlament beschlossen werden.

„Bahn für Alle“ argumentiert:

- Auch das neue Bahnprivatisierungsmodell widerspricht den Interessen von Fahrgästen und Beschäftigten. Das zeigt gerade der Versuch, es am Parlament vorbei beschließen zu wollen.

Kritik des “Holdingmodells”

Nach dem absehbaren Scheitern des “integrierter Börsengangs” wollen Teile der Bundesregierung ein Holdingmodell umsetzen. Danach soll die Infrastruktur (Trassen und Bahnhöfe) 100-prozentiges Bundeseigentum bleiben, wohingegen der Transportbereich (Nah-, Fern-, Güterverkehr und Logistik) zunächst zu 49 Prozent und später komplett an private “Investoren” gehen. “Bahn für Alle” kritisiert dieses Modell in sieben zentralen Punkten:

Im Schienenverkehr bilden Verkehrsweg und Transport (Betrieb) eine eng verzahnte Einheit. Im Fall einer auch eigentumsrechtlichen Trennung von Infrastruktur und Transport entstehen neue Kosten (“Synergieverluste”) und Sicherheitsprobleme.

Das rollende Material hat laut “Verkehr in Zahlen” einen Wert von 55,4 Milliarden Euro. Loks, Waggons usw. haben eine Lebensdauer von rund 20 Jahren; danach müssen sie erneuert werden. Private Investoren, die nur einen Bruchteil des Werts bezahlen, werden noch stärker, als dies derzeit die Bahn tut, auf Verschleiß fahren. Ihr alleiniges Ziel ist es, ein Maximum an kurzfristig erzielbaren Gewinnen herauszuholen. Nach einigen Jahren können sie sich von ihrem Engagement verabschieden. Der Staat wird dann kaum die erforderlichen Milliardenbeträge nachschießen.

Auch der privatwirtschaftliche Schienenverkehr erfordert jährlich rund 10 Milliarden Euro an staatlichen Unterstützungszahlungen. Es ist widersinnig, dass die öffentliche Hand diese Summen investiert, aber kaum noch Einfluss auf den Schienenverkehr hat.

Private Betreiber lassen sich allein von der Maxime leiten: Was bringt Toprenditen? Bahninterne Planungen sehen einen Netzaabbau von 10.000 Kilometern vor.

Je mehr private Investoren, desto brutaler das Sozialdumping.

Es entsteht ein Flickenteppich bei Fahrplänen, Tarifen und Service.

Es kommt zur Herausbildung eines privaten Monopols oder zur Dominanz von wenigen regionalen Oligopolisten. Private Monopolisten können noch weit weniger kontrolliert werden als staatliche.

Fazit: All dies spricht gegen eine Bahnprivatisierung nach dem Holdingmodell. Die einzig sinnvolle Alternative zur Bahnprivatisierung und zur aktuellen Mehdorn-Bahn ist eine Bahn, die drei Kriterien erfüllt: Erstens ein integriertes Unternehmen, zweitens ein Unternehmen, das sich vollständig in öffentlichem Eigentum befindet, und drittens eine Bahn, die auf die Ziele einer Flächenbahn und einer Bürgerbahn ausgerichtet ist.

Bündnis „Bahn für Alle“, Bahn-Fakten Nr. 12, Stand: 15. Dezember 2007, verantwortlich: Winfried Wolf