

Skizze für eine Bilanz der Kampagne gegen die Bahnprivatisierung

Winfried Wolf *

1. Allgemein

Für die Debatte über das weitere Engagement gegen die Bahnprivatisierung ist es sinnvoll, die bisherige Arbeit von Bahn für alle Revue passieren zu lassen.

Das Engagement der Initiative Bahn für Alle wurde seit Ende 2004 und bis Mitte 2008 und damit über einen rund vierjährigen Zeitraum durchgeführt. Es gab dabei fünf sehr unterschiedliche Phasen:

In einer *ersten, bis Ende 2005 währenden Phase* erarbeitete – bereits unter dem Namen Bahn für Alle - ein kleiner Kreis (BsB, Attac, Robin Wood, Bahn von unten) eine Plattform und warb für das Zustandekommen einer solchen Kampagne. Ein erstes öffentliches Auftreten von Bahn für Alle gab es auf dem Hamburger BUND-Kongress „Verkehr macht Klima“ 12.11.04 in Hamburg; Erst im Verlauf dieser Phase gelang es einer eher kleinen Gruppe in Attac, Attac als bundesweites Bündnis für das Projekt zu gewinnen – eine wichtige erste, größere finanzielle Unterstützung eingeschlossen.

Eine zweite Phase setzte Ende 2005 mit der Bildung der neuen Regierung als Großer Koalition ein, als deutlich wurde, dass die Bahnprivatisierung nun konkret auf parlamentarischer Ebene in Angriff genommen werden würde. Sie endete Mitte 2006. Das Bündnis erweiterte sich in diesen Zeitraum erstmals qualitativ, vor allem indem der BUND sich Bahn für Alle anschloss. Im Frühsommer 2006 wurde das Faltblatt „Ihr Reiseplan – Höchste Eisenbahn - Stoppt die Börsenbahn“ in einer ersten Auflage gedruckt. Es gab erste öffentliche Auftritte und erste Verteilaktionen des Faltblattes. Die ursprüngliche Website www.bahn-fuer-alle.de wurde zur lebendigen Plattform der Arbeit.

Die *dritte Phase* von Herbst 2006 bis Frühjahr 2007 brachte eine neue qualitative Erweiterung des Bündnisses (vor allem mit Ver.di). Diese Phase resultierte in einem ersten Höhepunkt, der Bahnkonferenz Ende März 2007, auf der der Film „Bahn unterm Hammer“ uraufgeführt wurde und die neue professionell entwickelte Website www.DeineBahn.de online gestellt wurde.

In der *vierten Phase* von Frühsommer bis November 2007 erweiterte sich das Bündnis erneut bzw. es kam zu einem ergänzenden Engagement u.a. seitens Campact. In diesem Zeitraum stand unser Kampf gegen den nun vorliegenden Gesetzesentwurf zum Bahnausverkauf nach dem Eigentumssicherungsmodell im Zentrum. Diese Phase hatte ihren Höhepunkt Ende Oktober mit dem SPD-Parteitag in Hamburg, auf der Bahn für Alle wesentlich zum faktischen Nein der Delegierten gegen eine Bahnprivatisierung und zur stillschweigenden Beerdigung des Eigentumssicherungs-Modells beitrug.

Die *fünfte und bisher letzte Phase* begann Ende 2007 und endete Mitte 2008. Sie brachte eine zusätzliche Erweiterung des Bündnisses mit sich. An ihrem Beginn stand – parallel mit der veränderten Taktik der Bahnprivatisierer und der Wahl des Holding-Modells als Form der Bahnprivatisierung eine Neuorientierung des Bündnisses. Im Zentrum dieser Phase stand eine neuerliche Intensivierung der Kampagne mit dem Ziel, das Holdingmodell innerhalb der SPD bzw. im Bundestag zu stoppen.

Trotz der Niederlage, die die Bundestagsentscheidung vom Juni 2008 zum Verkauf von 24,9 Prozent der Transportgesellschaften der Deutschen Bahn AG darstellt, dürfte es in jüngerer Zeit kaum eine andere Kampagne mit einem derart langem Atem und einer derart deutlichen gesellschaftlichen Wirkung gegeben haben. Auch rein technische Daten – die viel frequentierten zwei Websites www.deinebahn.de und www.bahn-fuer-alle.de, die Gesamtauflage des erwähnten Reiseplan-Faltblattes in Höhe von 250.000 Exemplaren, rund 500 Aufführungen von „Bahn unterm Hammer“ im Zeitraum Mai 2007 bis Juni 2008 und ein addierter Umsatz im gesamten Zeitraum von rund 200.000 Euro – unterstützen eine solche Sicht. Vor allem aber gelang es mit der Kampagne, tausende Menschen für Aktivitäten gegen die Bahnprivatisierung zu gewinnen.

2. Gibt es einen Erfolg im Rahmen einer Niederlage?

Bei einer ersten, oberflächlichen Sicht mag es befremdlich erscheinen, die Kampagne gegen die Bahnprivatisierung (auch) als einen Erfolg zu bezeichnen. Schließlich steht bisher am Ende ein Beschluss zur Bahnprivatisierung. Dagegen ist auf einer allgemeinen Ebene einzuwenden, dass es in der gegenwärtigen Phase gesellschaftlicher Kämpfe - also beim gegebenen gesellschaftlichen Kräfteverhältnis - im Kampf für gesellschaftliche Emanzipation und gegen die unsozialen Auswirkungen der kapitalistischen Globalisierung nur äußerst selten Erfolge auf der ganzen Linie geben kann. Selbst der Triumph des französischen und niederländischen Nein gegen die EU-Verfassung vom Mai 2005 erweist sich im Rückblick als Teilerfolg, da fast derselbe Text nunmehr EU-weit als Lissabonner Vertrag umgesetzt wird. Ein ähnliches Schicksal dürfte dem wunderbaren irischen Nein vom Juni 2008 beschieden sein. Dennoch wird jeder und wird jede zustimmen, dass es sich bei diesen drei Referenden jeweils um Erfolge im Kampf gegen die Durchsetzung eines Europas der Konzerne und Banken handelte.

Nähern wir uns dem Thema Bahnprivatisierung, so rückt die britische Bahnprivatisierung des Jahres 1996 ins Blickfeld. Gegen diesen frühen weitreichenden Privatisierungsakt einer staatlichen Bahn in der EU – vorbereitet unter Margret Thatcher, durchgeführt unter John Major – gab es massiven Widerstand (u.a. durch die Gewerkschaft NUR, heute die Railway and Maritime Trade Union - RMT) und eine breite Kampagne unter dem Namen „better rail“. 2006 schien die Niederlage dennoch perfekt. RMT und unterschiedliche Umweltgruppen und Verkehrsorganisation (so „Transport 2000“) hielten nach der Privatisierung allerdings ihre Kritik aufrecht bzw. sie wurde immer neu konkretisiert – u.a. am Beispiel der drei schweren Eisenbahnunglücke, die es in den ersten Jahren nach der britischen Bahnprivatisierung gab. Als Ende 2001 die private Infrastrukturgesellschaft Railtrack pleite ging, gab es theoretisch durchaus die Möglichkeit, es ein zweites Mal mit einem privaten Betreiber des Schienennetzes zu versuchen (beispielsweise ging die Ärmelkanalgesellschaft Eurotunnel bereits faktisch drei Mal pleite; doch sie wurde immer neu als private Gesellschaft wieder belebt). Doch im Fall der britischen Eisenbahn waren der gesellschaftliche Druck und das kritische gesellschaftliche Bewusstsein groß genug, um diesen Ausweg abzuschneiden. Die Regierung unter Tony Blair musste das Schienennetz erneut nationalisieren. Heute ist die Kritik an der britischen Bahnprivatisierung in Großbritannien eine weit verbreitete; mehr als drei Viertel der britischen Bevölkerung (so auch Labour-Parteitage) fordern die komplette Rückführung des Schienenverkehrs – also auch den Transport auf Schienen - in öffentliches Eigentum. Und es ist durchaus möglich, dass es dazu kommt. Die fortgesetzte privatisierungskritische Argumentation vieler Gruppen trägt zu diesem Klima und zu dieser Option bei.(1)

Möglicherweise gibt es einen vergleichbaren Hintergrund bei der Privatisierung der neuseeländischen Eisenbahn, zu der es bereits 1994 kam. Unabhängig davon ist für unseren Zusammenhang wichtig, dass es auch in Neuseeland 2001 zu einer Rückführung der Infrastruktur in öffentliches Eigentum kam und dass im April 2008 schließlich auch der Transport erneut in öffentliches Eigentum zurücküberführt werden musste.

3. Der Erfolg der Kampagne gegen die deutsche Bahnprivatisierung

Bei einer solchen Sichtweise war die bisherige Kampagne gegen die Privatisierung der Bahn in Deutschland auf drei Ebenen erfolgreich.

Materielle Ebene

Die Privatisierungsentscheidung im Parlament wurde um gut zwei Jahre verzögert. Gleichzeitig wurde die schlimmstmögliche Privatisierungsvariante („Eigentumssicherungsgesetz“) verhindert. Bahn für Alle hat einen maßgeblichen Anteil an diesem Ergebnis, wobei diese Verzögerung in Zukunft nochmals äußerst wichtig werden könnte (vgl. den folgenden Punkt).

Ebene der öffentlichen Meinung und des privatisierungskritischen Bewusstseins

Im Zeitraum 2005 bis Mitte 2008 entwickelte sich in der bundesdeutschen Bevölkerung eine überwiegend kritische Sicht auf die Bahnprivatisierung. Laut repräsentativen Umfragen stieg der Anteil derjenigen, die eine Bahn in öffentlichem Eigentum befürworten, zwischen Mai 2006 und April 2008 von 50 auf 70 Prozent. Gleichzeitig sank der Anteil derjenigen, die für eine privatisierte Bahn eintreten, von knapp 30 auf gut 20 Prozent. Im gleichen Zeitraum gelang es, auch die öffentliche Meinung (also: die veröffentlichte Meinung), dafür zu gewinnen, die Bahnprivatisierungskritische Sicht zu berücksichtigen. Rückblende: 2005/2006 gab es bei „Bahn für Alle“ mehrfach Traumtänzeereien dergestalt, dass (u.a. von Hendrik Auhagen) gesagt wurde, wir müssten mit unseren Argumenten erstens in den führenden Printmedien (also „Stern“ und/oder „Spiegel“), zweitens bei „Christiansen“ und drittens in den ARD-„Tagesthemen“ auftauchen. Just all das gelang: der „Stern“ brachte zwei ausgezeichnete Artikel gegen die Bahnprivatisierung; Bahn für Alle wurde mehrmals in den „Tagesthemen“ und in der „Tagesschau“ erwähnt und teilweise im O-Ton zitiert; lediglich Frau Christiansen hatte nicht den ausreichend langen Atem, sodass im Oktober 2007 Bahn für Alle dann mit Rolf Becker bei der Nachfolgesendung „Anne Will“ vertreten war.

Ebene des subjektiven Faktors

Im Rahmen der fast vierjährigen Kampagne wurde erreicht, dass sich ein Kreis von mehreren Hundert Aktivistinnen und Aktivisten herausbildete, die sich in das Thema Bahnprivatisierung einarbeiteten, die kompetent sind, die als Multiplikatoren auf lokaler Ebene und in Verbände etc. hinein wirken und die auf vielfache Art und Weise vor Ort und bei bundesweiten Terminen Aktivitäten entwickeln. Ein relevanter Teil dieser Menschen ist bereit, bei dem Thema weiter aktiv zu sein. Dies ist ein besonderer Gewinn der Kampagne; er kommt im übrigen auch einzelnen der bei Bahn für Alle aktiven Verbände zugute. Und dies ist ein äußerst wertvolles Pfund unter anderem auch für die weitere Arbeit.

Sonderfaktor Film „Bahn unterm Hammer“

Eine besondere Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Film „Bahn unterm Hammer“; er hat in besonderer Weise zu den Erfolgen auf den drei Ebenen beigetragen. „Bahn unterm Hammer“ erlebte, seitdem er (im Mai 2007) als allgemeine DVD zur Verfügung steht und bis Frühjahr 2008 rund täglich eine neue Aufführung (rund 500 insgesamt). Er fand als erstes – und deutlich vor Bahn für Alle - Eingang in die elektronischen Medien (u.a. „Tagesthemen“, „Monitor“ und „Kontraste“). Er trug wesentlich zur äußerst wichtigen Emotionalisierung der Kampagne bei. Der Publikumspreis (also ein von Zuschauern und Zuschauerinnen eines Filmfestivals verliehener Preis), der dem Film noch im Mai 2008 durch den brandenburgischen Minister für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz verliehen wurde, bringt dies, wenn auch sehr spät, zum Ausdruck.

Im Rückblick ist es natürlich richtig, den Film als Teil der allgemeinen Kampagne gegen die Bahnprivatisierung zu sehen. Das war ja auch die Intention der Filmemacher Leslie Franke und Herdolor Lorenz, als sie – im übrigen bereits Mitte 2005 - das Projekt für den Film entwickelten. Es wäre allerdings falsch, wenn der Film von Anbeginn als integraler Bestandteil von Bahn für Alle aufgeführt und damit in gewissem Sinn vereinnahmt werden würde. Bereits die Finanzierung dieses Films mit rund 70.000 Euro Spendengelder lief weitgehend neben der Bahn für Alle-Kampagne her; der größte Teil dieser Spenden wurde originär durch den Film und durch Kernt-TV mobilisiert. Zeitweilig war das Verhältnis zwischen Bahn für Alle und dem Film auch nicht frei von Spannungen. Faktisch führte erst der Erfolg des Filmes an der Basis zu einer wirksamen Integration desselben in die Kampagne.

Im Rahmen einer tiefer gehenden Bilanzierung der Kampagne gegen die Bahnprivatisierung wäre es auch angebracht, einige Aspekte unserer Arbeit kritisch und ggfs. kontrovers zu debattieren.(2)

4. Die Situation Mitte 2008

Die Bundestagsentscheidung vom Juni 2008 zugunsten der Teilprivatisierung der Bahn stellt ohne Zweifel eine Niederlage der Gegnerinnen und Gegner der Bahnprivatisierung, also vor allem auch eine Niederlage von Bahn für Alle, dar. Ein knappes Viertel der Transportgesellschaften wird privatisiert, die Infrastruktur kann nicht als vor An- und Eingriffen privater Investoren gesichert gelten; es gibt den Auftakt für eine qualitative Zerschlagung des noch relativ einheitlichen Systems Schiene; die maßgebliche Bahngewerkschaft Transnet dürfte sich in Richtung Selbstauflösungsprozess bewegen; das Parlament hat sich aus dem Entscheidungsprozess weitgehend herauskatapultiert und der Exekutive und einer sprichwörtlichen Kabinettpolitik freie Hand gegeben.

All das stellt, es sei wiederholt, einen tiefgreifenden Einschnitt dar. Allerdings muss bereits betont werden: Es gibt hierzulande in Sachen Bahnprivatisierung längst nicht einen derart tiefen Einschnitt, wie es einen solchen in Neuseeland 1994 oder in Großbritannien 1996 gab. In den folgenden Monaten gibt es bereits absehbare neue Klippen, die die Bahnprivatisierer bewältigen müssen und bei denen nicht ausgeschlossen werden kann, dass der gültige Bahnprivatisierungsbeschluss weiter verwässert oder gar in Frage gestellt werden wird. *Nach* dem Bundestagsprivatisierungsbeschluss gab es die folgenden Entwicklungen, die das Privatisierungs-panorama für Mehdorn, Suckale, Hansen & Co. verdüstern:

Die Veröffentlichungen zu den Überwachungs- und Bespitzelungsaktivitäten, in die nach der Telekom seit Anfang Juni auch das Top-Management der DB AG verwickelt ist, könnten erhebliche Probleme (u.a. für den Top-Mann Mehdorn) ergeben. Wir sollten getrost davon ausgehen, dass wir als Bahn für Alle bzw. einzelne Personen im Bündnis an der Spitze der Liste der zu Überwachenden und Auszuspähenden standen. Es sollte geprüft werden, ob wir in diesem Sinn nicht selbst juristisch aktiv werden sollten und könnten.

Die Hinweise des Bundeskartellamtes von Mitte Juni, wonach ein Rückfluss der Privatisierungserlöse in die Transport-Holding mit dem EU-Recht nicht vereinbar ist, stellt einen neuen Rückschlag für die Privatisierungslobby dar.

Der Verlust des Nahverkehrsauftrags für DB Regio im Rhein-Ruhr-Gebiet vom 13. Juni ist ein herber Schlag. In anderen Nahverkehrsbereichen könnte es zu ähnlichen Rückschlägen für die Nahverkehrssparte der dann teilprivatisierten Transportholding kommen. Damit aber erleidet ausgerechnet die rentabelste Sparte der Transportgesellschaft, der Teil, in dem die Rendite mit 6-8 Prozent wenigstens in die Nähe der Investoren-Erwartungen kommt, existentielle Gewinneinbrüche.

Die Fraktion Die Linke hat in Karlsruhe Anfang Juni eine Klage eingereicht, bei der vor allem die Selbstkastration des Bundestags bei der Bahnprivatisierung kritisiert wird. Es ist derzeit unklar, ob diese Klage eine Aussicht auf Erfolg hat. Da auch Kreise, die sich zur politischen (herrschenden) Klasse rechnen (so BDI, DIHT; FDP), die Privatisierungsentscheidung kritisch sehen, könnte es hier eine gewisse Chance für eine Überraschung geben.

Im Herbst 2008 wird es für die Bahnprivatisierer darauf ankommen, dass die Börse sich nicht erneut in einem Abwärtsstrudel befindet – seit Mitte Juni ist dies allerdings erneut der Fall. Bei einem miesen DAX-Stand im Herbst müsste unter „normalen“ Bedingungen ein Börsengang abgesagt werden. Findet er dennoch statt (was auch im Fall einer solchen DAX-Baisse zu

befürchten ist), dann stecken hinter dem Projekt Bahnprivatisierung ganz andere als reine Finanzinteressen, dann geht es – wie von uns oft vermutet - um ein strategisch-politisches Projekt (siehe Gazprom).

Dann, im Herbst 2008, wird auch klar sein, wer als „strategischer Investor“ bzw. welche strategischen Investoren bei der DB AG bzw bei Transport & Logistics einsteigen. Wenn es sich tatsächlich um fernöstliche und russische Investoren handelt, wird dies in Teilen der deutschen Öffentlichkeit sicherlich sehr kritisch gesehen werden. Was erneut das privatisierungskritische Potential vergrößern wird.

Im Frühjahr 2009 wird die DB AG eine neue Bilanz vorlegen müssen. Sie hat im Zeitraum 2002-2007 eine „kreative Buchführung“ mit Blick auf einen Börsengang 2005 oder 2006 oder vielleicht 2007 betrieben. Indem nun dieser Börsengang sich zeitlich massiv verzögerte, entstehen aus dieser Politik erhebliche Probleme; es gibt eine Art „overstretching“ der Bilanzakrobatik, gepaart mit einem erhöhten Potential von Krisen und Gefahren im reinen Fahrbetrieb.

Des weiteren gibt es im Herbst 2009 die nächste Bundestagswahl. Der Ausgang und die neue Regierungsbildung Ende 2009 sind weitgehend offen. Auch hieraus können sich neue Fallstricke für das Bahnprivatisierungsprojekt entwickeln.

Schließlich stimmt es natürlich, dass 24,9 Prozent Anteile privater Investoren nur einen „Einstieg“ in eine Privatisierung darstellen. Just diese neuen Investoren werden massiv darauf drängen, spätestens nach der Bundestagswahl 2009 eine nächste großen Tranche von weiteren 25 Prozent und hin zu 49,9 Prozent zugeschanzt zu bekommen oder gar das Herausbrechen eines größeren Teils aus der Bahn, z. B. den Güterverkehrs- und Logistiksektor zu erzwingen.(3) Auch dies wird einen neuen Test für die Öffentlichkeit darstellen.

Besonders wichtig aber ist:

Die deutsche Bahnprivatisierung ist – anders als die vorausgegangene neuseeländische, britische und lettische – völlig überlagert durch die neue Klima- und Umweltdebatte und durch eine Diskussion über eine sich abzeichnende Krise des „Öl basierten kapitalistischen Wirtschaftsmodells“. Allein in den ersten vier Wochen seit dem Beschluss zur Bahnteilprivatisierung gab es einen weiteren exorbitanten Anstieg des Ölpreises um 25 Prozent. In den Wochen vor der Bahnprivatisierung war der Begriff „Biosprit“ noch positiv besetzt; inzwischen ist er deutlich negativ konotiert und viele wissen auch, dass man besser von Agrotreibstoff reden und diesen als Teil der Energie- und Klimakrise sehen sollte.

Es ist nicht sicher, aber durchaus möglich, dass sich diese qualitative Krise des seit rund hundert Jahren vorherrschenden Wirtschaftsmodells bereits in den nächsten Monaten massiv verschärft. Auf alle Fälle wird die Debatte zum Thema Ölkrise und Klimaveränderung und zu einem fast komplett auf Öl und seinen Derivaten (Benzin, Diesel, Flugbenzin, Kerosin und Schweröl) basierenden Transportmodells anhalten und sich weiter zuspitzen. Das führt logisch zu einer Krise derjenigen Sparten, in die Mehdorn & Co expandiert haben und weiter expandieren wollen (Krise der Luftfahrt und vor allem Luftfracht, Krise der Hochseeschifffahrt, grundsätzliche Krise aller globalen Transporte).(4) Und es unterstützt natürlich Modelle für eine alternative Transportorganisation, in der die Bahn eine wichtige Rolle spielt und bei der die Förderung von Nähe und Region zentral sein wird und die der Globalisierung inhärente Förderung von Ferne und von weltumspannenden Arbeitsteilungen grundsätzlich in Frage gestellt werden wird.

Auf alle Fälle bietet ein solches Panorama (bei dessen Zustandekommen die zweijährige Verzögerung der Privatisierung äußerst wichtig ist) gute Möglichkeiten für Bahn für Alle, diese Zusammenhänge herzustellen.

* Der Text soll als Hintergrundmaterial für die Debatte zum „Wie weiter?“ auf dem Bahn für Alle-Treffen am Sonntag, dem 22. Juni in Göttingen dienen. Ich kann an diesem Treffen urlaubsbedingt nicht teilnehmen. Der Text wurde ohne Zugriff auf Material der Kampagne verfasst; er muss ggfs. hinsichtlich einiger Fakten noch überprüft und ergänzt werden. Ich schreibe den Text als Individuum, bin allerdings überzeugt, dass meine Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) im wesentlichen im Sinne dessen, was ich hier darlege, bereit ist für ein fortgesetztes Engagement. Das nächste BsB-Treffen findet Mitte Juli 2008 statt.

Anmerkungen:

- 1) Es ist ein Unikum, dass es ausgerechnet in Deutschland Gruppen wie pro Bahn und – teilweise – den VCD und Bündnis 90/Die Grünen gibt, die eine positive Bilanz der britischen Bahnprivatisierung ziehen. Interessanterweise befinden sie sich dabei in einem Bündnis mit den Arbeitgeberverbänden BDI und DIHT.
- 2) Solche Aspekte könnten aus meiner Sicht sein erstens die Rolle von Hermann Scheer/Eurosolar im Bündnis bzw. unsere möglicherweise unzureichende Reaktion auf den ersten Vorstoss von MdB Scheer in Sachen „Volksaktienbahn“; zweitens unsere voreilige Siegesfreude nach dem Hamburger SPD-Parteitag mit dem faktischen Beschluss zu einem deutlichen Zurückfahren der Kampagne auf dem Treffen Anfang November 2007; drittens unsere Bündnis-interne Blockade in Sachen Lokführerstreik 2007/2008.
- 3) Am 16. 6. 08 entnahm ich Le Figaro, dass die französische noch staatliche Bahn SCNF den Frachtverkehr und einen „TGV Fret“, ein Frankreich-weites Hochgeschwindigkeitsnetz für den Schienengüterverkehr als „zentrale Aufgabe der nächsten Zukunft“ definiert. Das deckt sich mit meinen früher geäußerten Positionen, wonach die Bahnprivatisierungen in Europa, so wie sie auch von der EU-Kommission gefördert werden, auf ein Abhängen des Schienenpersonenverkehrs bzw. dessen weitgehender Reduktion auf Hochgeschwindigkeitsprojekte bei gleichzeitiger Priorisierung des Schienengüterverkehrs über europaweite Entfernungen und im Interesse der europaweit arbeitsteilig agierenden großen Konzerne hinausläuft. Just die Wiederholung des US-amerikanischen Modells, wo der Schienengüterverkehr inzwischen mit 43 Prozent Marktanteil wieder VOR dem Lkw rangiert und der Schienenpersonenverkehr auf einen Marktanteil von 0,3 Prozent abgesunken ist.
- 4) Hier muss an die enorme Krise der Posttochter DHL erinnert werden, die im Juni 2008 beschloss, ihr gesamtes Nordamerika-Geschäft faktisch aufzugeben, ihr gigantisches Luftfrachtdrehkreuz in Wilmington, USA, aufzugeben und sich im US-Geschäft komplett in die Hände ihres ärgsten Konkurrenten, UPS, zu begeben. Damit dürften bis zu drei Milliarden Euro an Verlusten eingefahren werden.