

Plädoyer für eine integrierte Bahn – in öffentlichem Eigentum

Von Winfried Wolf

Die Frage, ob die Bahn an die Börse gehe und ob Netz und Betrieb getrennt würden, stelle sich derzeit von der Sache her nicht. So der Berliner Finanzsenator Thilo Sarrazin auf der Anhörung des Verkehrsausschusses zur Bahnprivatisierung am 10. Mai. Man könne mit der Bahn „auch so wie jetzt ganz komfortabel weiterfahren.“ Vielmehr handle es sich um ein „ideologisches Thema“; die Politik wolle nun mal „im Herbst diese Entscheidung“. Tatsächlich gibt es kein überzeugendes Argument für einen Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG.

Das gilt in besonderem Maß für einen „integrierten Börsengang“, für den Verkauf von 49 Prozent der Anteile des Unternehmens DB AG einschließlich des Netzes. Offiziell werden hier fünf bis neun Milliarden Euro Privatisierungserlöse erwartet. Da ein großer Teil davon in der privatisierten DB AG verbleiben soll, sind es real deutlich weniger. Dieser Betrag steht in einem krassen Verhältnis zu den mehr als 100 Milliarden Euro, auf die die 30.000 km Trassen, die rund 5500 Bahnhöfe, die 13.000 Lokomotiven und Triebwagen, die Flotte von Reisezugwagen mit einer Kapazität von 1,4 Millionen Sitzplätzen und die 160.000 Güterwaggons zu bewerten sind. Bei einem integrierten Börsengang würde es sich um den bisher größten Ausverkauf von Vermögenswerten in öffentlichem Eigentum in der deutschen Geschichte handeln.

Die von der Bahngewerkschaft Transnet vertretene These, wonach bei einem integrierten Börsengang der Konzern als Einheit erhalten und damit Arbeitsplätze verteidigt würden, ist nicht überzeugend. Zum einen gab es bei der „integrierten Bahn“ im Zeitraum 1994 bis 2005 bereits eine Halbierung der Beschäftigtenzahlen. Zum zweiten kann eine privatisierte DB AG zum Zwecke der Gewinnmaximierung dazu übergehen, ganze Teile des Konzerns zu veräußern. Im übrigen sei auf einen kulturhistorischen Aspekt verwiesen: Mit einer solchen Bahnprivatisierung könnte die in 170 Jahre geleistete Aufbauarbeit von Millionen Menschen weitgehend zerstört werden. Die USA waren bis zum Zweiten Weltkrieg das Eisenbahnland Nr. 1. Von den mehr als 400.000 km Schienennetz im Personenverkehr ist heute weniger als ein Zehntel in Betrieb.

Bleibt das Modell eines Bahnbörsengangs ohne Netz, die Privatisierung des Nah-, Fern- und Güterverkehrs. Auch hier springen vor allem die Nachteile ins Auge. Die realen kurzfristigen Einnahmen aus dem Börsengang bleiben bescheiden. Die staatlichen Zuschüsse für das System Schiene sollen jedoch zumindest in der bisherigen Höhe von gut zehn Milliarden Euro pro Jahr weiter bezahlt werden – nunmehr jedoch an überwiegend private Eigentümer. Es wird zu keinem relevantem Zuwachs des Verkehrs auf der Schiene kommen – so übereinstimmend die Privatisierungs-Gutachten von Booz Allen Hamilton und von Morgan Stanley. Vielmehr würde das Netz ein weiteres Mal um rund 5000 Kilometer gekappt. Vor allem aber kommt es bei Fahrplan, Tarifen und den Standards von Service und Sicherheit zu einem Abbau von Transparenz und Attraktivität. Das entscheidende Ergebnis der Bahnprivatisierung in Großbritannien ist die Herausbildung eines solchen Flickenteppichs; die Schiene als Gesamtsystem wurde zerstört.

Martin Zeise argumentierte in der „Financial Times Deutschland“, bei der Bahn handle es sich um „ein Objekt, das für eine Privatisierung am wenigsten geeignet ist“. Ein Grund, weshalb diese Einsicht noch zu wenig Resonanz findet, ist die real existierende Bahn. Die Deutsche Bahn AG ist kein Vorbild für eine Bahn in öffentlichem Eigentum. Sie ist

kundenfeindlich und diskriminierend – letzteres nicht nur gegenüber privaten Anbietern, sondern auch gegenüber Behinderten und Menschen mit schmaler Börse. Dabei wird meist vergessen, dass die Bahnreform von 1994 bereits ein wichtiger Schritt zur Privatisierung war und dass negative Tendenzen, die es in den vergangenen zwölf Jahren gab wie die Abschaffung des InterRegio mit dem Abhängen ganzer Regionen vom Fernverkehr nur ein Vorgeschmack auf die Entwicklung nach einer materiellen Privatisierung sind.

Nun gibt es jedoch das Beispiel einer Bahn in öffentlichem Eigentum und mit überzeugenden Ergebnissen. In unserem Nachbarland Schweiz, das nur ein Neuntel der Fläche von Deutschlands hat, fahren die Bürger mehr als doppelt so viele Kilometer mit der Bahn. Der Anteil der Schiene im Personen- und Güterverkehr liegt deutlich höher als hierzulande. Auch dem Privatisierungsgutachten von Booz Allen Hamilton lässt sich entnehmen, dass die staatlichen Unterstützungsleistungen in der Schweiz – gemessen an den geleisteten Personen- und Tonnenkilometer – bei weniger als der Hälfte der deutschen Werte liegen. Auch stellen die topographischen und klimatischen Bedingungen in der Schweiz einen Bahnbetrieb vor enorme Herausforderungen. Für den Erfolg der SBB gibt es zwei Gründe: Zum einen die dezentrale Struktur des Unternehmens: rund 40 Prozent des Schienennetzes und Bahnbetriebs befinden sich im Eigentum der Kantone (Bundesländer). Zum anderen die demokratische Verfassung des Landes: Die schweizerische Bevölkerung entschied sich in mehreren Referenden für die Schiene – und für eine Schiene in der Fläche.

Die Debatte „Börsengang mit oder ohne Netz“ führt in die Irre. Tertium datur - es gibt ein Drittes: „status quo plus“, eine optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum, die Bürgerbahn statt einer Börsenbahn. Diese Zielsetzung wird in dem Bündnis „bahn für alle“, zu dem sich u.a. Attac Deutschland, Robin Wood und Naturfreunde Deutschlands zusammenschlossen, verfolgt.