
Rundbrief Nr. 2 // 26. April 2006
Stoppt den Börsenwahn – **Bahn-für-alle**
info@bahn-fuer-alle.de

Liebe Interessierte,

dies ist der zweite Rundbrief der Kampagne zur Verhinderung eines Börsenganges der Deutschen Bahn. Der erste Rundbrief ist nicht veraltet, ihr könnt ihn unter <http://www.bahn-fuer-alle.de> nachlesen. Wer diesen Rundbrief regelmäßig erhalten möchte, kann ihn auf dieser Seite abonnieren oder eine Mail an info@bahn-fuer-alle.de senden. Auf unserer Homepage findet ihr auch diesen Rundbrief bereits als .pdf-Datei. Vorschläge für den nächsten Rundbrief, Kritik und Verbesserungsvorschläge jederzeit erwünscht.

Inhalt:

1. Zwölf Gründe gegen den Börsengang der Bahn
 2. Ein Leserbrief an die entstehende Kampagne
 3. Radiosendung mit Prof. Karl-Dieter Bodack auf der Web-Seite
 4. Zur personellen Verquickung von Bahn und Bahn-Konkurrenz
 5. Highlight: FRplus zur Bahn auf unserer Webseite
 6. Was wir wollen – wer wir sind
 - 7. Wichtige Termine**
 8. Impressum
-

1. Zwölf Argumente gegen eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG ohne Netz (von Winfried Wolf)

In der Debatte um einen Bahn-Börsengang heißt es oft: Ein Verkauf der DB AG an private Investoren OHNE Netz ist ein „kleineres Übel“ oder von Vorteil, da „Wettbewerb Fortschritt“ bringe. Dazu zwölf Gegenargumente. (Eine ausführliche Fassung dieses Textes findet sich unter <http://bahn-fuer-alle.de/?id=Bahn.Texte.12-Argumente-gegen-Boersengang-lang>)

1. Der Wert des Bahnbetriebs – vor allem des rollenden Materials (Loks, Waggons, Triebfahrzeuge usw.) liegt bei einem Vielfachen dessen, was beim Verkauf der Bahnverkehrsgesellschaften (DB Regio, DB Reise & Touristik, DB Railion oder Schenker) erzielt werden soll. **Es sollen Milliarden Euro verschenkt werden.**
2. Alle Privatisierungsmodelle gehen davon aus, dass der Staat nach der Privatisierung ähnliche Summen für das System Schiene ausgeben muss wie vor der Privatisierung. Im Fall einer Bahnprivatisierung ist der Einfluss auf die Verwendung dieser Gelder allerdings weit geringer als heute. Also: **Gleiche Staatsknete – weniger Einfluß.**
3. Alle Privatisierungsvarianten gehen davon aus, dass der Fernverkehr und der Nahverkehr im Verkehrsmarkt Marktanteile verlieren. Das heißt: Auch die Betreiber der Privatisierung sagen, dass mit einem Börsengang der DB AG **die Schiene weiter im Verkehrsmarkt an Boden verlieren wird.**

4. Mehr als bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Luftverkehr sind im Schienenverkehr die Verkehrsmittel (Loks, Waggons, Triebfahrzeuge usw.) eng mit der Schiene verzahnt. Kommt es zu einer Trennung, so werden **Standards von Service und Sicherheit gefährdet**. Darüber hinaus führt die Trennung zu neuen Synergieverlusten.

5. Private Investoren rechnen mit zehn und mehr Prozent **Kapitalrendite** – mehr als das Vierfache der aktuellen Gewinne der DB AG. Da unter den gegebenen Bedingungen relevante Steigerungen im Schienenverkehr nicht erwartet werden, können solche Renditen nur erzielt werden: durch Mehreinnahmen bei den Fahrgästen (Fahrpreiserhöhungen), durch weniger Service für die Fahrgäste, durch weniger Personal und niedrigere Arbeitseinkommen und durch (abgepresste) höhere Subventionen. Real wird es wohl einen Mix aus all dem geben.

6. Private Bahnbetreiber werden sich **auf diejenigen Strecken konzentrieren, die die höchste Rendite abwerfen**. Sie werden im Umkehrschluss solche Strecken, die niedrige Renditen bringen, ausdünnen oder nicht mehr betreiben bzw. sie werden Bund und Länder und Kommunen zu höheren Unterstützungsleistungen erpressen, wenn auf diesen ein weiterer Betrieb aufrecht erhalten werden soll.

7. Private Bahnbetreiber haben oft eine Verbesserung des Services mit sich. Allerdings handelt es sich bei manchen dieser erfolgreichen „privaten“ Bahngesellschaften um Betreiber, die sich ebenfalls in öffentlichem Eigentum befinden. Dezentrale Formen des öffentlichen Eigentums sind oft von Vorteil gegenüber einer zentralisierten „Staatsbahn“. Entscheidend ist, dass sich die erfolgreichen „rein privaten“ Betreiber im Personenverkehr so gut wie ausschließlich im Bereich des Nahverkehrs finden, dort wo rund 70 Prozent der entstehenden Kosten durch Steuergelder (Regionalisierungsmittel) finanziert. **Es ist unternehmerisch keine Leistung, bei 70 Prozent garantierten Staatszuschüssen gewinnbringend zu wirtschaften.**

Im übrigen legt es jedes vernünftige Marketing nahe, am Beginn eines solchen Engagements „gut Wetter“ zu machen – u.a. indem im Wortsinn „Farbe in den Betrieb“ gebracht und die Züge neu lackiert oder einige Nettigkeiten (wie aushängende Zeitungen, Café im Zug usw.) geboten werden. Mittelfristig ist oft bald der Lack ab. Siehe Großbritannien: Das hierzulande öfters gelobte Unternehmen Connex (heute: Veolia) bot in Großbritannien eine derart schlechte Performance, dass die Aufsichtsbehörde es diesem Betreiber zeitweilig untersagte, an neuen Ausschreibungen für Bahnkonzessionen überhaupt teilzunehmen.

8. Private Betreiber richten den Betrieb nach den eigenen Interessen und Bedürfnissen aus. Darunter **leiden ein einheitlicher Fahrplan, einheitliche Tarife, einheitliche soziale und Sicherheits-Standards**. Im Ergebnis bekommen wir einen *Flickenteppich* auf all diesen Ebenen. Wird aber all das „reguliert“, dann gibt es keinen Wettbewerb mehr. Doch genau dies soll ja angeblich Zweck der Übung sein.

9. Das Kapital, das allein im Eisenbahnbetrieb – ohne das Netz – angelegt ist, hat einen Wert von rund 40 Milliarden Euro. Solche Anlagen amortisieren sich in 10 bis 20 Jahren. Eine betriebswirtschaftlich korrekte Gewinn- und Verlustrechnung müsste jährlich mindestens zwei Milliarden Euro an Abschreibungen (Kosten) auf das rollende Material buchen. Entsprechend müssten große Rückstellungen angelegt werden, um bei Eintreten des technischen Verschleißes der Anlagen diese vernutzen Anlagen (Loks, Triebfahrzeuge, Waggons) neu beschaffen zu können.

Private Investoren wollen jedoch kurzfristig hohe Gewinne und hohe Dividenden erzielen. Sie haben kein Interesse an hohen (Abschreibungs-) Kosten. Ob in zehn oder zwanzig Jahren ausreichend Rückstellungen da sind, um z. B. die ICE-Flotte zu erneuern, ist für sie nicht von Interesse.

Bei privaten Investoren droht, dass sie auf Verschleiß fahren und sich nach zehn oder fünfzehn Jahren verabschieden. Der Staat kann dann prüfen, ob das System Schiene durch eine Investition von Dutzenden Milliarden Euro reaktiviert werden kann.

10. Grundsätzlich gibt es auf der Schiene systembedingt keinen klassischen Wettbewerb, wie es ihn auf der Straße, in der Luft und im Binnenwasserverkehr gibt. Die enge Verzahnung des Rad-Schiene-Systems lassen private Betreiber kaum direkt untereinander konkurrieren. In der Regel erhalten private Betreiber Konzessionen für ein bestimmtes Netz, eine bestimmte Strecke und dies für einen festgelegten Zeitraum. Es kommt zur Bildung von regionalen Monopolen und meist bald zur Konzentration unter den privaten Betreibern, so dass es Oligopole im Gesamtnetz und Monopole in Teilnetzen gibt. Damit gibt es die erhofften Vorteile eines echten Wettbewerbs nicht: Das Gegenteil ist der Fall: **Die Verkehrsnutzer werden abhängig von der Willkür der privaten Oligopolisten und Monopolisten.**

11. Wenn einzelne private Betreiber in indirekte Konkurrenz zueinander treten, dann findet der tatsächliche Wettbewerb in der Regel im Bereich des **Sozialdumpings** statt. Dies ist bereits heute dort zu beobachten, wo Strecken und Netze ausgeschrieben werden. Der Druck auf die Löhne der Beschäftigten hat sich deutlich erhöht, obgleich deren Arbeitseinkommen an der unteren Skala vergleichbarer Berufsgruppen liegt. Sozialdumping steht auch in Widerspruch zu den Interessen der Fahrgäste, für die dies mit einem weiteren Abbau von Service und Sicherheit verbunden ist.

12. Der Verkauf des Bundeseigentums an der DB AG muß unter den Bedingungen eines Verkehrsmarkts, der vom Auto und vom Flugzeug beherrscht wird, zum Einstieg von Investoren verlocken, die direkte Konkurrenzinteressen vertreten. In Großbritannien stiegen in großem Maßstab Busgesellschaften (u.a. Stage Coach) und Airlines (Virgin) als Bahnbetreiber ein. **Damit wird der Schienenverkehr nach den Interessen der Konkurrenz gelenkt.**

2. Ein Leserbrief an die entstehende Kampagne

Sehr geehrte Damen und Herren,

... Die Bahnbeschäftigten stehen schon heute unter so enormen Leistungsdruck, dass das Arbeiten in diesem Unternehmen den wenigsten Beschäftigten noch Spaß macht. Die, die noch einen Arbeitsplatz haben, können ihre zu leistende Arbeit nur noch auf Lücke erledigen. Die Arbeitsverdichtung hat dazu geführt, dass eine Arbeitskraft heute um 140 % effektiver arbeitet als vor der Bahnreform 1994. Der zeitnah angestrebte Börsengang hat dazu geführt, dass an wirtschaftliche Arbeitsweise nicht mehr zu denken ist. Es wird gespart, egal was es kostet, Hauptsache die eigene Kostenstelle wird nicht belastet. Der Bogen wurde in den letzten 5 Jahren überspannt. Die Folge: Arbeit bleibt liegen, Zahlen werden so gedreht bis sie passen, und die Beschäftigten werden so um Ihre Gesundheit gebracht. Innere Kündigung und Resignation des Personals sind die Folgen dieser ungesunden Firmenpolitik. Strukturelles Mobbing ist bei der Bahn in fast allen Ebenen, wie in anderen Firmen, zur festen

Kultur geworden. Das stört das empfindliche Gefüge der Bahn schwer, weil sie wie kein anderer Betrieb auf Kooperation aller Beschäftigten angewiesen ist, um gut und reibungslos funktionieren zu können. Jede Trennung von Netz und Betrieb würde dies deutlich erschweren. Es wäre so, als würde man einem Menschen die Lunge herausoperieren und behaupten, sie/er könne auch künftig ohne die Lunge weiteratmen. Das kann nicht funktionieren, das weiß jede/r, auch ohne Medizin studiert zu haben. ...

3. Deutschlandfunk-Radiosendung mit dem Bahnexperten Karl-Dieter Bodack

Am 2.4.06 gab es im Deutschlandfunk unter der Rubrik „Zwischentöne“ ein einstündiges Gespräch mit dem Bahnexperten Karl-Dieter Bodack. In der sehr informativen Sendung geht es um den Interregio, die alte und neue Bahn-Philosophie, u.v.a.m... Die Sendung kann unter www.bahn-fuer-alle.de/?id=bahn.texte heruntergeladen werden. Karl-Dieter Bodack war lange Jahre bei der Bahn in Stabs- und Führungspositionen beschäftigt und ist z. Zt. Professor an der FH Coburg tätig. Prof. K.D. Bodack war fast 30 Jahre in Stabs- und Führungspositionen der DB und DB AG, initiierte das InterRegio-Netz der DB, beriet die TUI, die Norwegische und Namibische Bahn bei der Realisierung besonderer Zugsysteme, arbeitet als freiberuflicher Berater und lehrt an der Fachhochschule Coburg. Sein Buch: InterRegio, die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, erschienen 2005 im EK-Verlag Freiburg, berichtet mit Bildern, Daten, Fakten, Hintergründen den Aufbau und Zerstörung dieses meistgefragten Zugsystems und spiegelt damit die aktuelle Situation der DB AG.

4. Endspurt beim Projekt Bahn an die Börse

Zur personellen Verquickung von Bahn und Bahn-Konkurrenz
Von Winfried Wolf

Die Meldung vom 21. April passt ins Bild: Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, wurde eingeladen, in der Unternehmensspitze eines Billig-Fliegers als Aufsichtsrat zu wirken. Ein weiterer Meilenstein im Ausverkauf der Interessen der Fahrgäste und der Bahnbeschäftigten und die Aufgabe des Konzeptes von einem Schienenverkehr als potentieller Alternative zum Straßenverkehr und zum Kurzstreckenverkehr in der Luft. Nicht nur Mehdorn, auch andere Spitzenmanager wiesen vielfältige Interessensverflechtungen mit konkurrierenden Unternehmen auf. Unter www.bahn-fuer-alle.de/?id=bahn.texte der hervorragend recherchierte Text von Winfried Wolf.

5. Dreingabe: FRplus zur Bahn auf unserer Webseite

Nach Absprache mit der Frankfurter Rundschau stellen wir die drei Seiten des FRplus vom 8.1.2004 auf unsere Homepage. Die Texte anlässlich des 10jährigen Jubiläums der Bahnreform sind noch längst nicht veraltet und geben einen tiefen Einblick in die Arbeit von Lokführern, es gibt Interviews mit Vorstandsmitgliedern des Konzerns und der Gewerkschaft der Lokomotivführer, sowie ausführliche Daten und Fakten zur Bahn. Alles unter www.bahn-fuer-alle.de/?id=bahn.texte

6) BAHN FÜR ALLE: WAS WIR WOLLEN – WER WIR SIND

Wir streben eine integrierte Bahn in öffentlicher Trägerschaft an. Wir wenden uns gegen die *größte Plünderung öffentlichen Eigentums des letzten Jahrzehnts* – den Börsengang der Bahn! Bisher sind mit dabei: Aktivisten von Attac, die Bahnexpertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, Robin Wood, die kritische Gewerkschafter-Initiative „Bahn-Von-Unten“ und UMKEHR e.V., Berlin. Als Bündnis haben wir uns den Namen gegeben: „BAHN-FÜR-ALLE“. Wir sind dabei, mit weiteren Initiativen und Vereinen Kontakt aufzunehmen – und Kontakt zu suchen. Jeder ist willkommen. Weitere Informationen unter <http://www.bahn-fuer-alle.de>.

7) Zentrale Termine:

- I. Auf dem Attac-Ratschlag vom 28.-30.4. in Braunschweig** (<http://www.attac.de/ratschlag>) wird Winfried Wolf am Samstag, dem 29. April um 14 Uhr einen Einführungsvortrag zu dem Thema halten. Kurz darauf wird es einen Workshop zum Thema der Kampagne gegen die Bahnprivatisierung mit Hendrik Auhagen geben. Am Abend gegen 19.30h wird die Kampagne gegen die Bahnprivatisierung im Plenum vorgestellt werden.
 - II. Sonntag, 7.5.: Erstes großes Kampagnentreffen der Gruppe in Frankfurt am Main im Gewerkschaftshaus (Bahnhofsnähe).** Beginn voraussichtlich 11h. (Exakte Angaben zu Ort und Zeit werden noch bekannt gegeben).
 - III. Mittwoch, 10. 5.:** Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags in Berlin zum Thema Bahnprivatisierung / PRIMON-Gutachten. Auf dieser Veranstaltung werden rund ein Dutzend tatsächliche und vermutete Experten den MdBs Rede und Antwort stehen. Die Anhörung ist öffentlich.
 - IV. DONNERSTAG, 1. 6.:** Eine weitere öffentliche Anhörung zum gleichen Thema und ebenfalls vom Verkehrsausschuss des Bundestages veranstaltet, auf der vor allem die Verbände, Gewerkschaften etc. zum Thema Bahnprivatisierung Stellung nehmen werden (Ort und Zeit wird noch bekannt gegeben).
 - V. Ende September 2006:** Es ist erklärtes Ziel der Regierung, zu diesem Zeitpunkt über die Zukunft der Deutschen Bahn zu entscheiden.
-

Impressum für diesen Rundbrief:

- Harald Klimenta (V.i.S.d.P., klimenta@attac.de, www.harald-klimenta.de,
Michael-Burgau-Str. 9, 93049 Regensburg)