

Das Primon-Gutachten: Einseitigkeit und Interessenverflechtung als Markenzeichen

Die gemeinnützige Bahn ist Tabu – im Deutschen Bundestag

Alles dreht sich darum, ob die Privatisierung *mit* oder *ohne Netz* über die Bühne gehen soll. Nur darum dreht sich das Primon-Gutachten, das der Verkehrsausschuss und der Bundestag in Auftrag gegeben haben. Ein Gutachten von einer Gesellschaft, das sich dem Profit der Anleger moralisch verpflichtet fühlt und dem die Interessen der Fahrgäste nebensächlich erscheinen (Verbesserungen für die Fahrgäste sieht das Gutachten bei keinem der untersuchten Zukunftsmodelle – und stört sich auch nicht dran.) Zentraler Kritikpunkt: Eine offensichtlich überaus erfolgreiche Variante wird *nicht* untersucht, ja peinlich verschwiegen: **Die Schweizer Bahnen**, die das dichteste, komfortabelste Bahnnetz in öffentlichem Eigentum – also ohne Profitorientierung betreiben. Und die Schweizer legen pro Kopf doppelt so viele Kilometer mit ihrer Bahn zurück wie wir in Deutschland, obgleich das Land nur ein Zehntel der BRD-Grundfläche hat. Sie sind damit Weltklasse. Woran das liegt? Das ist den Gutachtern offenbar egal. Und die Schweizer sind mit ihrem System zufrieden. Gleichzeitig benötigt das System den niedrigsten öffentlichen Zuschuss pro gefahrenem Personenkilometer – viel niedriger auch als im radikal-bahnprivatisierten Großbritannien. Ursachenforschung? – Sie würde nur stören. Nach dem Motto: Eine gute öffentliche Bahn *darf* es nicht geben.

1994 wurden der neugegründeten Deutschen Bahn AG die umgerechnet 25 Milliarden € Schulden erlassen, die die Bundesbahn in 45 Jahren angesammelt hatte – zum Teil auch deswegen, weil sie viele Leistungen gratis für den Bund übernommen hatte. Ungefähr genausoviel Schulden hat die Deutsche Bahn AG in nur 10 Jahren neu aufgehäuft, trotz deutlich höherer Bundeszuschüsse, trotz der Entlassung der Hälfte des Personals und einer in Teilbereichen deutlichen Qualitätsverschlechterung. Dieses katastrophale Ergebnis der Börsenorientierung, das nur durch große Geschenke an Anleger geschönt werden kann, wird nicht thematisiert.

Naiv-ideologischer Marktglaube statt nüchterne Auswertung von ausländischen Bahn-Privatisierungen

Immer noch wird die ganz große Mehrheit unserer Abgeordneten von einem ideologischen Allheilmitel-Glauben an den allein seligmachenden Markt beherrscht. Markt mag in vielen Bereichen Sinn machen – in einer Struktur aber, in der es vor allem auf eng abgestimmte Kooperation ankommt, nicht. Kein Bahnmarkt-Befürworter hat bisher beantwortet:

Warum sollten konkurrierende Bahngesellschaften Interesse an einem einheitlichen Takt-Fahrplan und einem einheitlichen Preissystem haben? Welche Einzelgesellschaft betreibt wenig benutzte Züge am Tagesrand, die aber eine wichtige Zubringer- und Anschlussfunktion für Fernzüge ganz anderer Gesellschaften haben? Entweder muss das dann durch extrem bürokratische Regelungen von einem Eisenbahnamt aufgezwungen werden oder noch viel schlimmer: Der Netzcharakter des Schienenverkehrs bricht vollends auseinander und die ganz große letzte Umsteigewelle von der Schiene auf die Straße kommt!

Und wo sollen sich denn die Anleger die 10% Rendite herauschneiden - vom Bahnbenutzer durch Preiserhöhungen, durch den Wegfall von Zügen, um die restlichen Fahrgäste nach Mehdorn-Manier in Mallorca-Flieger-Enge zusammenzupressen, durch noch weniger Personal und damit noch mehr Wartungsspannen und Verspätungen, durch Ein-Euro-Eisenbahner, durch Streckenstilllegungen?

Und wie verträgt sich die Übertragung des teuren rollenden Materials, mit Lebenszeiten von 20 und mehr Jahren und einer entsprechend langfristigen Kapitalanlage, mit dem Ziel der „Heuschrecken“, innerhalb von wenigen Jahren das eingesetzte Kapital zu amortisieren – also z.B. nach spätestens 5

Jahren das eingesetzte Kapital wieder verdient zu haben? Das geht nur dann, wenn die Anleger das rollende Material weitgehend geschenkt bekommen!

Darauf weisen die erwarteten Mini-Erlöse des Bundes von 4 bis 8 Milliarden Euro für den Fuhrpark, der mindestens das zweieinhalbfache wert ist, hin. Auf den schnellen Profit gepolte Gesellschaften werden – wie in Großbritannien - das Material bis zum Verschleiß abfahren und dann den Verkehr entweder einstellen oder vom Staat Subventionen fordern. Die privaten Bahnen in den USA haben den Personenverkehr fast auf Null herunter“gefahren“, privatisierte Bahngesellschaften wie diejenige in Argentinien oder Bolivien haben das Netz auf ein Viertel reduziert. Die britische Bahn ist so kundenfeindlich und unsicher geworden, dass 80% der Briten die Wiederverstaatlichung fordern. Warum nur orientieren sich die meisten Bundestagsabgeordneten an diesen Desastern?