

Münchener Mobilitätskultur - „Privatisierung der Bahn – Hoffnung oder Horror?“

Im Juli 2007 hatte das Bundeskabinett den Gesetzesentwurf zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG beschlossen. In weiten Teilen von Politik und Gesellschaft war dieser auf starke Kritik gestoßen. Das später von der SPD eingebrachte, alternative Modell der Volksaktie war ebenso umstritten und hatte erneut eine hitzige Debatte ausgelöst.

In der Veranstaltung standen folgende Kernfragen zur Diskussion :

- Welche Auswirkungen hätte die Privatisierung für die Fahrgäste in Bayern?
- Welches Signal entstünde für die Verkehrspolitik in Deutschland und Europa?
- Welche Bedeutung hätte sie gesellschaftspolitisch und volkswirtschaftlich?

Auf dem Podium nahmen Platz Herr Gunnar Bernstein von der Bayerischen Oberlandbahn GmbH und Hendrik Auhagen von attac und dem Bündnis Bahn für alle. Klaus Barthel, Mitglied des Bundestags für die SPD traf aufgrund des Streiks bei der Bahn verspätet ein.

Angefragt waren auch die Deutsche Bahn AG und das Bundesverkehrsministerium, das aktuelle Privatisierungsmodell zu erläutern. Leider stand von beiden Institutionen niemand für einen Diskussion zur Verfügung.

Gunnar Bernstein studierte Wirtschafts- und Bauingenieurwesen und ist seit 2003 als stellvertretender Betriebsleiter bei der nicht-bundeseigenen Bayerischen Oberlandbahn GmbH tätig. Seine Kernbotschaft lautete: „Chancengleichheit und fairer Wettbewerb sind nur durch eine Trennung von Netz und Betrieb realisierbar“. Herr Bernstein machte deutlich, dass betriebswirtschaftliches Handeln bei der Bahn schlichtweg unmöglich sei, vorallem durch den hohen Aufwand für den Netzerhalt, also die Pflege der Infrastruktur. Diese könne nie wirtschaftlich betrieben werden, betonte Bernstein. Dies gelte beispielsweise auch für Autobahnen.



Von der Schiene könne keine Rentabilität erwartet werden, sonst sei sie nicht konkurrenzfähig zum voll aus öffentlicher Hand finanzierten Wettbewerber Straße.

Aus diesem Grund sei das Schienennetz kein Privatisierungsobjekt. Bernstein zeigte aber auch auf, dass eine Monopolbahn nicht sinnvoll sein. Andere Unternehmen müssten auch ihre Dienste anbieten können, um die Transportleistung für den Kunden zu optimieren, sonst bestünde die Gefahr eines ungehemmten Preisanstiegs. Radikale, korrigierende Eingriffe seien dann nicht mehr möglich, wie es sich im Strommarkt gezeigt habe. Das Netz könne man nicht teilen, den Verkehr schon, so Bernstein. Auch sei ein staatliches Monopol europarechtlich gar nicht mehr möglich. Er könne sich eine regionalisierte Bundesbahn vorstellen, hält aber Verkehrsprivatisierung grundsätzlich für sinnvoll. Das Netz sei allerdings die Basis und somit Aufgabe des Staates. Es müsse ein politisches Organ geben, das auch den Verkehr zu Tagesrandzeiten sicherstelle. Wettbewerb bedinge den Willen, besondere Leistungen zu bringen, z.B. auch einmal einen zusätzlichen Zug einzusetzen. Er forderte die Einrichtung einer DB-Netz-Behörde, wie es auch eine Bundesfernstraßenverwaltung gibt.

Hendrik Auhagen war Mitbegründer der Grünen und ist derzeit Mitglied der globalisierungskritischen Organisation attac, die dem Bündnis Bahn für Alle angehört, das sich gegen eine Bahnprivatisierung engagiert. Seine Kernbotschaft lautet: Bahnverkehr ist eine staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge, jede Form der Bahnprivatisierung ist abzulehnen. Herr Auhagen legte dar, dass das gesamte System Bahn, nicht nur das Schienennetz gänzlich ungeeignet sei als Renditeobjekt. Zur Börsenattraktivität für Anleger rechnete er vor: der Wert der Bahn betrüge ca. 183 Mrd. Euro, der Ertrag läge bei 2,6 Mrd. pro Jahr. Dies ergäbe 1,5% Rendite, wo 10% erwartet würden. Die Rendite müsste somit durch Verkäufe erreicht werden. Ein Hauptmotive sei der Erlös durch den Verkauf von Immobilienvermögen, bis 10 Mrd. Euro öffentliche Zuschüsse versprechen sich die Anleger. Bei der Volksaktie frage er sich, woher die versprochenen 5-10% Rendite kommen sollten. Es sei schlichtweg keine Rendite zu erwarten, und wenn doch, dann weil die Nichtbesitzer für die Besitzer zahlen.



Die Deutsche Bahn sei insgesamt nicht schlecht in Service und Kundenfreundlichkeit, aber einem Vergleich mit der Schweizer Bahn hielte sie keineswegs stand. Der öffentliche Zuschuss pro km betrage trotzdem bei der SBB ein Drittel weniger als in Deutschland. Auch nannte er das Beispiel Interregio: dieser sei gerade kostendeckend gewesen, was für ein staatliches Unternehmen sehr gut sei, aber es reiche nicht für die Börseneignung. Deshalb wurde er abgeschafft. Der Wettbewerb diene nicht dazu, dass Verkehr von der Straße auf die Schiene kommt. In den attraktiven Segmenten gäbe es eine „Rosinenpickerei“. Das Netz werde verschenkt, so seine Warnung. Durch den Verzicht des Bundes auf Rechte und Investitionen sei die Tür geöffnet für Ausschachtung und Plünderung.

Bahnchef Mehdorn kaufe auf den globalen Transportmärkten Busunternehmen und Straßenlogistikunternehmen wie Schenker und Baxter sowie Flugtransportunternehmen auf, er wolle den Markt beherrschen wie eine Krake, so Auhagen bildhaft. Ähnlich wie bei der Deutschen Post solle die DB-Substanz zum internationalen Expandieren umgesetzt werden.

Auhagen forderte eine Verkehrsreduktion und eine Verlagerung des übrigen Verkehrsaufkommens auf eine ökologisch optimierte Bahn. Sein Motto. „Komfortable Reisegeschwindigkeit statt Hochgeschwindigkeit“, dies bedeute eine Flächenbahn. Genau diese wolle aber die Bahn zurückbauen.

Klaus Barthel ist Mitglied des Bundestages im Ausschuss für Wirtschaft und Technologie sowie Betriebsratsvorsitzender der Bundesnetzagentur. Er erlebte die Privatisierung im Bereich Post/Telekommunikation direkt mit. Seine Kernbotschaft: das Thema „Bahn“ muss zum Wendepunkt in der aktuellen Privatisierungspraxis werden.



Klaus Barthel bestätigte, dass die aktuelle Börsenplanung sinkende Investitionen in die Instandhaltung bedinge. Ein Bahnsystem sei nie selbsttragend, eben so wenig wie eine Straße. Und woher käme der Privatisierungsdruck? fragte Barthel. Hinter der Privatisierungseuphorie ständen massive Interessen – der Transportsektor sei einer der wenigen noch wachsenden Märkte. Dieser Prozess sei außerdem kaum reversibel. Die immer wieder angeführte Entlastung des Staates und der kostengünstigere Betrieb seien fragwürdig, er selbst zweifle beides an.

Interessen von Kapitalanlegern seien groß, die Privatisierung biete Zugang für privates Kapital im zukunftsfähigen Bereich. Egal, ob eine komplette Privatisierung oder nur Privatisierung des Betriebs - der Zwang zu größtmöglicher Rendite sei dann da. Aktionäre könnten Schadensersatz einklagen, wenn unrentables oder ineffizientes Handeln nachgewiesen werden könnte. Kein Weg führe da zurück. Die Trennung von Netz und Betrieb funktioniere nirgends weltweit.

Es folgten zahlreiche Publikumsmeldungen.

Der Wirtschaftswissenschaftler Dr. Martin Vieregk machte auf das Problem aufmerksam, daß sich viele Bürgerinnen und Bürger die riesigen Summen nicht vorstellen können, mit denen argumentiert werde. Er verglich zur besseren Anschauung das Bahnnetz (Anlagevermögen 150 Mrd. EUR) mit einer Eigentumswohnung (150.000 EUR), die von einem Hartz IV Empfänger (= DB) bewohnt wird, der die Hälfte der Wohnung an einen Investor weiter verkaufen, aber weiterhin darin wohnen bleiben will. Weiter kämen die Eltern (= Staat) ins Spiel und der Investor meldete seine Forderungen an... Mit diesem modellhaften Vergleich zeigte Dr. Vieregk die Absurdität des Vorhaben auf.

Ein Redner machte darauf aufmerksam, dass ein Großteil des Immobilienbesitzes zumindest im profitablen Süddeutschland schon verkauft sei. Die Substanz sei bereits weg und Spekulation schon nicht mehr möglich. Der Immobilienverkauf könne nicht das Hauptmotiv sein. Attraktiv sei eine Privatisierung eher für Consultingfirmen, für die Kaufen und Verkaufen Selbstzweck sei. Und was die Taktische angehe, seien Sonderzüge schon möglich, wenn es politisch gewollt sei. Auch wurde aus dem Publikum mehrfach auf den schlechten Zustand der Bahn hingewiesen: kein Komfort, Verspätungen, Personalkürzungen, zu wenig Lärmschutz u.ä. Positive Aussagen zu den Privatisierungsplänen gab es nicht, das Vorhaben wurde sehr kritisch gesehen.