Fährt die Bahn bei der geplanten Privatisierung auf's falsche Gleis? Die Pläne der Bundesregierung, die DB zu einem Schnäppchenpreis an private Investoren zu „verkaufen" und dabei in bisher nicht gekanntem Ausmaß Volksvermögen zu verschleudern, lassen jedenfalls für die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland Schlimmes befürchten. Die obige Aufnahme veranschaulicht dies geradezu symbolhaft: Sind die beiden aufgestellten Sh2-Tafeln (Sperrtafeln) nicht Sinnbild für die Bundesregierung, die der Bahn offenbar nur noch eine Weiterfahrt auf dem „falschen Gleis" ermöglicht? Aufnahme (an der Überleitstelle Esslingerberg im Altmühltal): Andreas Dollinger

Privatisierung der Bahn:

Ein fataler Irrweg

Von Dr. Herrmann Scheer (SPD), MdB

Am 24. Juli hat das Bundeskabinett den Entwurf für das Bahn-Privatisierungsgesetz verabschiedet. Für die Bahn und ihre Kunden war das kein guter Tag. Würde das Gesetz auch den Bundestag passieren, wäre dem Einfluss von Großaktionären oder Investmentfonds auf die Bahn Tür und Tor geöffnet. Das muss zwangsläufig Auswirkungen auf die Ausrichtung der DB haben, denn dieser Art von Investoren ist an der Bahn selbst nicht viel gelegen, dafür aber an einer möglichst hohen Rendite. Die Bahn würde sich unter ihrem Einfluss mehr und mehr von ihrer Kernaufgabe entfernen, die da lautet, ein breites Flächenangebot an ökologisch tragfähigen Verkehrsdienstleistungen aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Im Grundgesetz heißt es dazu, die Bahn habe „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen" zu dienen. An diesem „Wohl der Allgemeinheit" aber sind private Großaktionäre noch nie interessiert gewesen – es liegt einfach nicht in ihrer Natur, sich daran zu orientieren.

Dass die Bahn unter ihrem Einfluss in die falsche Richtung führe, ist keine Spekulation. In den Jahren seit der Bahnreform 1994 ist das Unternehmen ja bereits so geführt worden, als gehörte es nicht dem Staat, sondern beliebigen Investoren. An der Entwicklung, die die Bahn in diesen Jahren genommen hat, lässt sich also ablesen, wie es – in verstärktem Maße – weiterginge, wenn dann tatsächlich auch Private das Sagen in der AG hätten. Hierzu einige Zahlen, was seit 1994 geschehen ist:

- Rund 5.000 km Schiene sind bis 2004 stillgelegt worden. Im Jahr 2005 waren es weitere 161 km.
- Der Zustand des Netzes verschlechtert sich dramatisch, die Zahl der sogenannten Langsamfahrstellen steigt kontinuierlich. Der Bundesrechnungshof spricht von 2.300 sogenannten Mängelstellen, an denen langsamer gefahren werden muss.
- Seit 1997 ist die Anzahl der Bahnhöfe um 400 gesunken.
- Die erfolgreichste Zuggattung im Fernverkehr, der InterRegio – der immerhin 68 Millionen Reisende pro Jahr zu verzeichnen hatte – wurde 2001/2002 abgeschafft. Dadurch ist eine Lücke zwischen Nahverkehr und Hochgeschwindigkeitsfernverkehr entstanden. Viele Verkehre im mittleren Streckenbereich wurden anderen Verkehrsträgern überlassen.
- In vielen Bereichen hat der Anteil der Bahn am Gesamtverkehr (Modal Split) heute gerade einmal die Zahlen wieder erreicht oder leicht übertroffen, welche die Bahn schon 1994 vorzuweisen hatte.
- Die Kundenzufriedenheit ist auf einem erschreckend niedrigen Niveau, auch im Vergleich mit anderen Unternehmen. Vier von fünf Kunden, so eine Erhebung vom September 2006, sind mit dem Service bei der Bahn unzufrieden.
- Bei den Arbeitsplätzen zeigt der Trend dramatisch nach unten: Seit der Bahnreform wurden mehr als 100.000 Stellen abgebaut.

Alle diese Entwicklungen hätte auch ein privater Anteilseigner befördert und deshalb werden sie sich verstärken, sobald solche Eigner nach der Privatisierung tatsächlich Einfluss auf die Bahn erhalten. Es ist schlicht und einfach so, dass sich vieles von dem, was die Bahn an Infrastrukturleistung er-

bringt, betriebswirtschaftlich nicht rechnet. Private werden es also nicht machen, und deshalb bleibt dem Staat auch nach der Privatisierung nur übrig, weiterhin hohe Subventionen zu bezahlen, nur dass davon dann zukünftig Private profitieren. Ein gutes Beispiel dafür sind die Regionalisierungsmittel. Im Jahr 2006 waren dies 7,16 Mrd. €, wovon rund 4,5 Mrd. € bei der Bahn gelandet sind. Dieses Geld muss der Staat in ähnlichem Umfang auch weiterhin bezahlen, nur dass dann Investmentfonds an einer der „Cash Cows" der Bahn, nämlich dem Regionalverkehr, mitverdienen. Es ist absolut widersinnig, auf diese Weise Großaktionäre zu subventionieren.

Von den Befürwortern einer Privatisierung wird immer wieder vorgebracht, die DB AG benötige frisches Kapital, um sich weiterzuentwickeln. Das ist nicht verwunderlich, hat der Konzern doch mittlerweile wieder rund 20 Mrd. € Schulden aufgehäuft, obwohl er im Rahmen der Bahnreform vollständig entschuldet wurde. Diese Schulden sind auch wegen der vielen Firmenzukäufe entstanden, die das Unternehmen in den letzten Jahren getätigt hat. Während es bei der Erfüllung der Kernaufgabe (siehe oben) allenthalben mäßige Entwicklungen zu verzeichnen gab, konnte sich der Bereich Firmenbeteiligungen stets weiterer Zuwächse und auch der ungeteilten Aufmerksamkeit des Bahnvorstandes erfreuen. Genau hier setzt die Kritik an: Die DB AG wurde in den letzten Jahren mehr und mehr als „Global Player", als internationaler Logistikkonzern ausgerichtet. Inzwischen ist sie dadurch sogar zum weltweit zweitgrößten Luftfrachtunternehmen aufgestiegen. Im Geschäftsbericht sind stolz – um die internationale Präsenz zu betonen – 16 Länder mit Standorten der Bahn-Logistiktöchter (Schenker) aufgeführt. Es muss schon die Frage erlaubt sein, was diese Aktivitäten mit der eigentlichen Kernaufgabe noch zu tun haben.

Es mag sein, dass die Bahn frisches Kapital benötigt, aber dann darf es nicht für weitere Zukäufe verwendet werden. Leider deutet jedoch alles darauf hin, dass genau das vorgesehen ist und damit die falsche Ausrichtung der Bahn noch weiter zugespitzt würde. Originalton Hartmut Mehdorn: „Im Bereich Logistik gehören wir … zur Weltspitze. Diesen Weg gilt es jetzt zielstrebig weiterzugehen, um die europäische und globale Marktführerschaft in einer wichtigen Branche … zu sichern und auszubauen." Eines ist klar: Von all' dem haben die Bahnkunden hierzulande nichts. Auch deshalb ist die Privatisierung, wenn sie in diese Richtung läuft, der völlig falsche Weg.

Widersinniges Konstrukt

Der Entwurf für das Privatisierungsgesetz ist ein umständliches und logisch in keinster Weise nachvollziehbares Konstrukt. Trotzdem soll es hier kurz beschrieben werden, um aufzuzeigen, in welch abenteuerlicher Weise den Privatinvestoren zulasten des Staates der Weg zu Bahnanteilen geebnet werden soll. In einem ersten Schritt werden die Infrastrukturgesellschaften (Netz, Station & Service, Energie) aus der DB AG herausgelöst und auf den Bund übertragen. Dort bleiben sie aber nur formal. Die DB AG nämlich darf das Netz für die kommenden 15 Jahr weiterhin betreiben und bilanzieren. Das nennt sich dann Sicherungsübertragung. Damit sollen zwei Dinge unter einen Hut gebracht werden, die da gemeinsam eigentlich nicht hinpassen: der Auftrag des Grundgesetzes und die Interessen privater Investoren. Um den eingangs bereits beschriebenen Auftrag des Grundgesetzes erfüllen zu können, muss der Bund eigentlich Zugriff auf das Netz haben. Der wird nun zumindest formal durch die Eigentumsübertragung vorgegaukelt. Andererseits wollen die privaten Investoren das Netz wegen seines hohen Wertes in der Bilanz der Bahn haben. Also wird es dort einfach belassen, obwohl der Bund der Eigentümer ist. Faktisch bleibt damit das wirtschaftliche Eigentum bei der DB AG, an der dann bereits private Investoren mit einem Anteil von maximal 49 % beteiligt sein werden. Nach 15 Jahren kann der Bund zwischen drei Möglichkeiten entscheiden: die Fortführung des bisherigen Konstruktes, die vollständige Übertragung des Netzes an die Bahn oder die vollständige Rücknahme durch den Bund. Letzteres geht allerdings nur, wenn der Bund der Bahn dafür einen sogenannten „Wertausgleich" bezahlt. Da wird es nun ganz konfus: Der Bund muss sein eigenes Netz zurückkaufen, wenn er es der Bahn ganz entziehen will. Experten gehen davon aus, dass dafür bis zu 8 Mrd. € fällig werden könnten. Das bedeutet auch, dass die Rücknahme des Netzes eigentlich nur eine theoretische Option ist, denn diesen Betrag wird sich keine Bundesregierung so schnell leisten können.

Verschleuderung von Volksvermögen

Der Wert der Bahn ist beträchtlich. Das ist kein Wunder, handelt es sich doch um ein Verkehrssystem, das fünf Generationen vor uns als Steuerzahler und Bahnkunden aufgebaut haben. „Verkehr in Zahlen", herausgegeben vom Bundesverkehrsministerium, be-

Die Bilder sprechen für sich: Während die DB hierzulande das Schienennetz vielerorts sträflich verkommen lässt, um vom Staat (und damit vom Steuerzahler) auch in Zukunft hohe Subventionen für dessen Instandhaltung zu erzwingen, findet die Ausrichtung des DB-Konzerns als „Global Player" …

… durch unentwegte Firmenzukäufe im Ausland die ungeteilte Aufmerksamkeit des Konzernvorstands. Die DB transportiert offenbar lieber Pakete z. B. durch Australien, als sich um ihre Kernaufgabe in Deutschland zu kümmern. Der Bahnkunde hierzulande hat davon freilich nichts. Aufnahmen: Bernd Piplack; DB AG/Warter

ziffert den Wert des Netto-Anlagevermögens der DB AG im Jahr 2005 zu Preisen von 2000 (also ohne Inflation) auf 116,8 Mrd €. Von diesem Betrag macht der Wert des Netzes 86,3 Mrd. € aus, woraus ersichtlich wird, warum private Investoren es unbedingt in der Bilanz der AG belassen wollen.

Es fragt sich nun, wieviel Bund und Bahnvorstand bei einem Verkauf erlösen wollen. Die Auskünfte dazu sind überraschend. Hartmut Mehdorn beispielsweise hat in einem Interview im Jahr 2006 nur 18 Mrd. € als Wert für das gesamte Unternehmen angegeben. Das würde bei einem Verkauf der Hälfte der Anteile maximal 9 Mrd. € erbringen. Das Regierungsgutachten, welches die unterschiedlichen Privatisierungsvarianten untersucht hat (Primon-Gutachten) nennt eine Erlösspanne für 49 % der Anteile von 4,6 bis 8,7 Mrd. €. Seit April dieses Jahres ist noch eine neue Zahl auf dem Markt, die angeblich einer Studie der Commerzbank entstammt. Sie geht davon aus, dass nur 6,2 Mrd. € zu erlösen wären.

Wer Anlagevermögen und Verkaufserlöse vergleicht, der erkennt sofort, dass es sich zu diesen Konditionen bei der Bahn um ein Schnäppchen für Investoren handeln würde. In Wahrheit ist es natürlich nichts anderes als eine unglaubliche Verschleuderung von Volksvermögen. Die gigantischen Differenzen sind übrigens erklärbar, denn die Bahn wurde, um sie börsentauglich zu machen, im Lauf der Jahre systematisch kleingerechnet. So ist bei der Bahnreform das Anlagevermögen um 43 Mrd. € abgewertet worden. Darüber hinaus hat die DB insgesamt 38,4 Mrd. € Baukostenzuschüsse des Bundes wertmäßig nicht bilanziert, mit denen seit 1994 Strecken und Bahnhöfe gefördert wurden.

Für den Bund wäre der Bahnverkauf übrigens ein himmelschreiend schlechtes Geschäft. Von den Verkaufserlösen würde ja ein Teil bei der Bahn bleiben, so dass nicht der volle Betrag in den Bundeshaushalt ginge. Nehmen wir an, es könnte nur der niedrigste der oben genannten Beträge erlöst werden und davon ginge die Hälfte an den Bund, so wären das 3,1 Mrd. €. Dem steht gegenüber, dass sich der Bund im Privatisierungsgesetz verpflichtet, für den Unterhalt der Schienenweg bis zu 2,5 Mrd. € jährlich an die DB AG zu bezahlen, und das mindestens 15 Jahre lang. Nimmt man dann noch an, dass der Bund eines Tages gezwungen sein könnte, das Netz wieder zurückzukaufen – und das für die oben genannten 8 Mrd. € – dann wird klar, welch gigantisches Verlustgeschäft die ganze Angelegenheit für den Bund ist. Vernünftig kann man so etwas eigentlich niemandem erklären.

Volksaktien-Modell als Brücke

Der Einfluss privater Großaktionäre auf die Bahn wäre schädlich, das wurde schon dargestellt. Außerdem wäre der Verkauf an sie eine Verschleuderung an Volksvermögen. Wenn man beides verhindern will, dann bietet sich eine Alternative: das Volksaktien-Modell. Dieses Modell ist auch eine recht elegante Brücke zwischen Privatisierungsbefürwortern und Privatisierungsgegnern. Es beschafft nämlich, so wie es die Befürworter immer wollten, der Bahn neues Kapital. Gleichzeitig verhindert es die Risiken, die durch den Einstieg privater Großaktionäre entstehen würden, denn die politische Kontrolle bleibt vollständig beim Bund. Um das zu erreichen, werden die Möglichkeiten des Aktienrechtes genutzt: Der Bund behält 51 % der Anteile als Inhaber-Stammaktien. Die restlichen Anteile werden an der Börse als Vorzugsaktien verkauft, mit denen kein Stimmrecht verbunden ist. Das bedeutet, die Inhaber dieser Aktien können sich zwar an der Bahn beteiligen, aber keinen Einfluss auf ihre Unternehmenspolitik ausüben. Deshalb ist diese Form der Anlage auch eher als Sparanlage zu begreifen – wer sein Geld auf einem Sparbuch anlegt, der hat schließlich auch keinen Einfluss darauf, was die Bank damit macht. Gleichzeitig sind die Aktien noch als vinkulierte Namensaktien ausgestaltet, was bedeutet, dass sie nicht frei gehandelt werden können. Für jeden einzelnen Aktienverkauf ist die Zustimmung des Bahn-Vorstandes notwendig. Durch diese Gesamtgestaltung der Aktie können Großaktionäre und Fonds zuverlässig außen vor gehalten werden. Die Aktie ist nur für Kleinanleger interessant und damit im eigentlichen Sinne des Wortes eine Volksaktie.

Alternativen

Die Ausrichtung der Bahn in den letzten Jahren war grundfalsch. Eine Privatisierung in herkömmlichem Sinne würde daran nichts ändern, sondern vielmehr alles noch schlimmer machen. Deshalb muss nicht nur die geplante Privatisierung verhindert, sondern auch die Ausrichtung der Bahn wieder verändert werden. Das macht sich an folgenden Punkten fest:

Die bei der DB AG erfolgte Konzentration auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen den Metropolen bringt eine sträfliche Vernachlässigung des mittleren Streckenbereiches mit sich. Dabei wäre die bessere regionale Erschließung mit einem hochinteressanten Markt und vielen potenziellen Nachfragern verbunden. Hier muss der Schwerpunkt der weiteren Bahnentwicklung liegen, gerade dann, wenn sie die Verpflichtung des Art. 87e Grundgesetz substanziell erfüllen will. Die darin geforderte Gemeinwohlorientierung wird sicher nicht gewährleistet, wenn die Bahn im Ausland Logistikfirmen erwirbt. Sie wird vielmehr dann gewährleistet und mit Leben erfüllt, wenn die Bürgerinnen und Bürger schnell, zuverlässig, umweltfreundlich und kostengünstig in Deutschland mit der Bahn reisen können, um ihr Ziel auch außerhalb der Metropolen zu erreichen. Diese Zielsetzung ist mit dem derzeitigen Internationalisierungskurs nicht zu vereinbaren.

Statt die Mittel der Bahn also in die weltweite Akquisition zu lenken, müssen für eine wirkliche Modernisierung des Konzerns folgende Aufgaben im Vordergrund stehen:

1. **Investitionsschwerpunkt Fläche; Netzgeschwindigkeit statt Streckengeschwindigkeit:** Die Bahn muss sich von der weiteren Fixierung auf das Hochgeschwindigkeitskonzept verabschieden, zugunsten von Investitionen in der Fläche. Der Grundsatz Netzgeschwindigkeit vor Streckengeschwindigkeit muss im Vordergrund stehen. Die Bahnkunden haben mehr von einem für sie schnellen Gesamtnetz als von wenigen isolierten Hochgeschwindigkeits- und Vorzeigestrecken.

   Eine Erhebung der Universität Karlsruhe hat ergeben, dass im Bereich bis 200 km 99 % aller Wege im Personenverkehr zurückgelegt werden und im Bereich zwischen 5 und 200 km 37 %. Bei der Verkehrsleistung (gemessen in Personenkm) beträgt der Anteil von 0 bis 200 rund 81 % und der für den Bereich von 5 bis 200 km immerhin noch 70 %. Das alles zeigt: Gerade bei den mittleren Reiseweiten, also dort wo die Bahn die größten Schwächen hat, weil sie sich auf den Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr konzentriert, wäre die größte Nachfrage vorhanden.
2. **Kosteneffektive Großprojekte und Veränderung der Investitionsschwerpunkte:** Prestigeprojekte müssen gestrichen oder modifiziert werden. In einer Studie kommt das Verkehrsberatungsunternehmen Vieregg-Rössler zu dem Ergebnis, dass im Hinblick darauf alleine bei den Schienen-Großprojekten ein Einsparpotenzial von 18 Mrd. € vorhanden ist. Daran lässt sich erkennen, dass im System Bahn bereits erhebliche finanzielle Ressourcen für notwendige Investitionen vorhanden sind, wenn man sie dorthin lenkt, wo sie den größtmöglichen Nutzen schaffen.
3. **Streckensanierung und Netzdichte:** Bestehende Strecken müssen saniert werden, um die Geschwindigkeit im Gesamtnetz zu erhöhen. Die Netzdichte muss erhöht werden, auch durch Reaktivierung aufgegebener Strecken (Experten sprechen von bis zu 300 Strecken). Gerade ihr Netz verschafft der Bahn einen Vorteil gegenüber dem Auto, da es ein unabhängiger Fahrweg ist, auf dem es keine Staus gibt. Das Reisen mit der Bahn wird damit zeitlich kalkulierbar.
4. **Integraler Taktfahrplan:** Die Einführung eines landesweiten umfassenden integralen Taktfahrplanes (ITF) ist anzustreben: Alle Linien eines Netzes sind zu vertakten mit attraktiven Anschlüssen in

Die ICE-Züge haben bei der DB Prestigecharakter. Ihr Erfolg bei den Fahrgästen ist jedoch zu einem Großteil „gemacht", denn Alternativen im Fernverkehr (vor allem preiswertere) wie der InterRegio (IR) oder der InterCity (IC) wurden von der DB ganz abgeschafft bzw. werden zugunsten des ICE weiter kontinuierlich reduziert. Zwangsläufig bleibt den Fahrgästen im Fernverkehr also kaum noch eine andere Wahl, als in die ICE-Züge zu steigen … Aufnahme (bei Müllheim/Baden): CW

Richtung und Gegenrichtung, zwischen denselben Zuggattungen und mit denselben Umsteigewartezeiten. In Deutschland gibt es entsprechende Vertaktungen bisher nur im Fernverkehr und innerhalb von Bundesländern. In der Schweiz dagegen wird der Takt landesweit flächendeckend angeboten, unabhängig vom Wochentag. Dadurch werden Wartezeiten vermieden und der Fahrplan einfach lesbar.

Ziel des ITF ist es, ein Netz an Verbindungen zu schaffen, da die Erschließung des Landes nicht mit Direktverbindungen von jedem Ort zu jedem Ort geleistet werden kann. Realisierbar ist ein weitverzweigtes Netz mit kurzen Umsteigzeiten, was nur ein integral vertaktetes Netz leisten kann. Die Einführung eines ITF erfordert auch den Ausbau von Bahnhöfen zu Knotenpunkten. Nach Angaben von Verkehrswissenschaftlern beträgt die mittlere Netzauslastung derzeit rund 60 %. Trotzdem kommt es zu Engpässen, weil die Knoten nicht richtig ausgebaut sind. Das zeigt, wie wichtig Investitionen in diesem Bereich sind, da hier – in den Worten Professor Siegmanns von der TU Berlin (Fachgebiet Schienenfahrwege) – mit relativ wenig Mitteln „große Effekte erreicht werden können."

5. **Vereinfachtes und transparentes Preissystem:** Das bisherige Preissystem hat vor allem das Ziel, ähnlich wie beim Flugzeug, die Kapazitätsauslastung zu steuern. Es ist nicht von den Bedürfnissen der Kunden her gedacht. Es vermittelt den Eindruck, dass die Bahn vor allem danach strebt, die Kunden möglichst wenig störend in ihrem Betriebsablauf unterzubringen. Unvergessen ist die Welle der Kritik und Empörung, als im Dezember 2002 das neue Preissystem („Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr" – PEP) eingeführt wurde und schon nach relativ kurzer Zeit revidiert werden musste.

   Statt des jetzigen Preissystems ist eine radikale Vereinfachung angezeigt: Vorabbuchungen (Frühbucherrabatte), Zugbindungen und die unüberschaubare Palette von Billigangeboten, die einmal verfügbar sind und einmal nicht („Surf & Rail"-Angebote), sind nicht geeignet, Kunden für die Bahn zu begeistern und sie langfristig an sie zu binden. Stattdessen braucht es ein verlässliches, unkompliziertes und transparentes Preissystem. Die einfache Nutzung, analog zum Hauptkonkurrenten Auto, ist ein Schlüssel für die Gewinnung zusätzlicher Bahnkunden.

   Geradezu drollig mutet der Versuch der Bahn an, den Kunden ihr kompliziertes Preissystem jetzt per Handy schmackhaft zu machen. Demnächst läuft ein Pilotversuch an, der es Kunden erlaubt, sich per Handy ein- und auszubuchen, sobald sie Bahnverkehrsmittel benutzen. Abgerechnet wird dann später. Das Problem ist: Das komplizierte Preissystem bleibt, trotz aller Bequemlichkeit der Buchung, erhalten. Der Kunde wird oft nicht einmal grob abschätzen können, wieviel seine Reise am Ende kostet. Das böse Erwachen kommt dann mit der Rechnung. Aus diesem Grund ist ein solcher Versuch zum Scheitern verurteilt. Die potenziellen Kunden der Bahn haben ein Interesse an einem klar strukturierten, verständlichen und übersichtlichen Preissystem, und solange es das nicht gibt, nutzt es auch nichts, es mit elektronischer Lametta zu behängen, damit es ein bisschen besser und moderner aussieht.

6. **Wettbewerb im inländischen Verkehr:** Das allgemein anerkannte Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, kann auch durch mehr Wettbewerber realisiert werden. Immerhin konnten die privaten Wettbewerber der Bahn alleine im Jahr 2004 ihr Leistungsvolumen im Schienengüterverkehr um 50 % steigern und lagen damit in ihrem Wachstum weit vor der DB. Allerdings ist ihr Marktanteil noch gering.

   Bei der Personenbeförderung haben die privaten Bahnen lediglich im Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) einen messbaren Marktanteil, der bei 11,9 % liegt. Das rührt zum großen Teil daher, dass die Länder als Besteller des SPNV in vielen Fällen noch keine Ausschreibungen zur Vergabe der SPNV-Beförderungsleistungen durchführen.

   Der Wettbewerb muss in einen klareren gesetzlichen und wirtschaftlichen Rahmen eingebettet werden. Dazu gehört z. B., dass die Ausschreibung von Beförderungsleistungen verpflichtend vorgeschrieben wird. Die derzeitige Übergangsfrist, bis diese Verpflichtung wirksam wird (Jahr 2014), ist zu lange bemessen und muss überprüft werden.

Derzeit gibt es im DB-Streckennetz rund 2.300 Langsamfahrstellen. Dieser Zustand könnte sich nach einem Verkauf der DB an private Investoren noch weiter verschärfen, wenn sich die Bahn künftig nur noch auf hochprofitable Verbindungen konzentrieren wird. Mit „satten 70" führt 120 116 am 30. Juni 2007 den Autoreisezug AZ 1376 bei Hanau West in Richtung Hamburg.

Aufnahme: Oliver Peist

Zum Wettbewerb gehört darüber hinaus, dass die privaten Bahnbetreiber ihren Fahrstrom vom Lieferanten ihrer Wahl beziehen können, beispielsweise auch von solchen, die Strom aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung erzeugen. Das findet bisher in der Praxis allerdings nicht statt, da der Netzmonopolist an den Bahnstrecken, die DB Energie GmbH, sich nach Aussagen von Privatbahnbetreibern preislich noch sperriger zeigt als andere Stromnetzmonopolisten.

Ähnliches lässt sich für den Fernverkehr auf der Schiene sagen: Der Wettbewerb in diesem Bereich existiert faktisch noch nicht. Der Anteil der Bahn bezogen auf die gefahrenen Zugkm beträgt 99,6 %.

7. **Güterverkehr:** „Zunehmende weltweite Arbeitsteilung bei Produktion, insbesondere bei „Just-in-time"-Versorgungs- und Entsorgungsprozessen, führt zu einer Ausweitung der Transportdistanzen, zu kleineren und kleinsten Transportlosen und zu erhöhten Transportfrequenzen." (zitiert aus dem Wochenbericht 34/01 des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung/DIW).

Von dieser Entwicklung hat bislang vor allem der Lkw profitiert. Die auf der Straße erbrachte Verkehrsleistung ist in den letzten Jahren enorm angestiegen: von 251 Mrd. Tkm im Jahr 1993 auf 380 Mrd. Tkm im Jahr 2004. Dieser Trend muss aus Gründen des Umweltschutzes gestoppt werden. Vom Verkehrsclub Deutschland wurde dazu in einem Gutachten dargelegt, dass die Bahn hierfür die notwendigen Kapazitäten hat. Voraussetzung ist allerdings, wie beim Personenverkehr, dass die Bahn in der Fläche präsent ist. Das bedeutet, dass kleine und mittlere Güterbahnhöfe sowie bestimmte Bahnstrecken reaktiviert werden müssen. Außerdem müssen direkte Gleisanschlüsse für Betriebe neu gebaut oder reaktiviert werden.

Dazu hat die Bundesregierung mit ihrer Gleisanschlussförderrichtlinie bereits einen ersten richtigen Schritt unternommen, indem solche Anschlüsse mit bis zu 50 % der Baukosten gefördert werden. Die Erfolge des Programms lassen sich bisher allerdings nur in homöopathischen Dosen messen. So wurden im Jahr 2005 lediglich 15 private Gleisanschlüsse gefördert, die voraussichtlich zu einer Verkehrsmengenverlagerung auf die Schiene von 361 Mio. Tkm pro Jahr führen werden. Angesichts der Tatsache, dass auf der Straße 2004 eine Güterverkehrsleistung von 380 Mrd. Tkm erbracht wurde, ist das eine geradezu verschwindend kleine Menge. Experten gehen deshalb davon aus, dass für eine relevante Verlagerung bis zu 10.000 Gleisanschlüsse reaktiviert und 5.000 neu gebaut werden müssen.

Eine Ausweitung des Güterverkehrsbetriebes außerhalb des sog. „Nachtsprungs" (Gütertransport wird zu den Nachtzeiten abgewickelt, in welcher der Personenverkehr das Netz weniger nutzt), muss zudem angestrebt werden. „Wachstumsmärkte erfordern den engen Nachtsprung oder den Tagesverkehr", so Professor Siegmann von der TU Berlin. Die Autobahnen weisen auch am Tag einen dichten Lkw-Verkehr auf, was zeigt, dass der Gütertransportbedarf nicht auf die Nacht konzentriert ist.

Fazit

Die Mehrheit der Deutschen ist gegen die Privatisierung der Bahn, das ist eine belastbare Erkenntnis aus Umfragen der letzten Monate. Die jüngste stammt von Emnid im Auftrag der „Zeit". Dort wurde die Frage gestellt „Sollten Unternehmen wie Bahn und Telekom sowie die Energieversorgung in Staats- oder in Privatbesitz sein?" Die Antwort war eindeutig: 67 % für Staatsbesitz, nur 27 % für Privatbesitz und der Rest unentschieden. Wenn die Bahn also privatisiert werden soll, dann entspricht das nicht einmal mehr dem Zeitgeist, denn der dreht sich gerade. Die neoliberalen Fantasien hängen den Menschen zum Hals heraus, sie haben in den letzten Jahren deutlicher als je zuvor erfahren, dass der Markt keineswegs in der Lage ist, alles zu regeln und überall zu funktionieren. Inzwischen hat sich wieder eine andere Auffassung von Daseinsvorsorge durchgesetzt und davon, was der Staat hierzu beizutragen hat.

Letztendlich geht es deshalb darum, den Fehlern der Vergangenheit nicht durch die Privatisierung noch neue hinzuzufügen. Die Forderung der Stunde lautet nicht Privatisierung um jeden Preis, sondern Neuausrichtung der Bahn auf ihre Kernaufgabe. Dazu muss sich die Politik schon alleine deshalb verpflichtet fühlen, weil sie für die Bahnkundinnen und Bahnkunden hierzulande verantwortlich ist und nicht für ausländische Großinvestoren oder für das Wachstum des chinesischen Logistikmarktes. ❐

Dr. Hermann Scheer (SPD) ist Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler sowie wissenschaftlicher Publizist. Er ist seit 1980 Mitglied im Bundestag (MdB) und seit 1993 Mitglied des SPD-Bundesvorstandes. Er gilt als Gegner der von der Bundesregierung forcierten DB-Privatisierung.

Dokumente zum Thema Bahn, insbesondere das Memorandum „Die Bahn: Zukunftsinvestment aller Bürger", können auf der Internetseite von Dr. Hermann Scheer unter www.hermannscheer.de abgerufen werden.