

# Aktionsbündnis „Bahn für alle“ gegen Zerschlagung, Privatisierung und Börsengang der DB gegründet



Als am 22. September 2004 der Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Bahn AG erklärte, der Börsengang finde nicht im Frühjahr 2006 statt, atmeten viele auf. Zum selben Zeitpunkt erklärten zwei Unternehmerverbände und mehrere Parteienvertreter, im Fall eines Börsengangs der Bahn müssten die Schienenwege Eigentum des Bundes bleiben. Viele hofften, der Staat werde nun seine Gesamtverantwortung für den Schienenverkehr wahrnehmen.

Tatsächlich betonen Bahnvorstand und Bundesregierung, der Börsengang sei nur aufgeschoben. Diejenigen, die eine Trennung von Fahrweg und Betrieb fordern, sehen darin die Voraussetzung für eine beschleunigte Privatisierung des Schienenverkehrs. Gleichzeitig setzt der Vorstand der Deutschen Bahn AG seine Politik zur Ausgliederung und Privatisierung von Teilen der Bahn fort: so im Fall der Bahnstromversorgung, bei der Fährergesellschaft Scandlines und der Güterverkehrssparte Railion/Stinnes.

Das Aktionsbündnis Bahn für alle, getragen von attac, Robin Wood, die Basisinitiative „Bahn von unten“ in TRANSNET und der Bahnexpertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn, will die gewonnene Zeit für eine breit angelegte Kampagne im Interesse von Bahn, Fahrgästen und Beschäftigten nutzen. Das Aktionsbündnis richtet sich sowohl gegen die Privatisierung des Bahnbetriebs, der Trassen und der Bahnhöfe, wie auch gegen die fortgesetzte Zerschlagung der einheitlichen Struktur der Bahn. Wir setzen uns für eine Bahn im Gemeinwohlinteresse ein.

Warum ist uns eine Bahn in öffentlichem Eigentum so wichtig? Es geht

- um die demokratische Verfügung über den Verkehrsweg Schiene
- um die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems Eisenbahn

- um viele gesellschaftlich sinnvolle Arbeitsplätze
- um attraktive Bahnpreise und einen guten Service
- um Klima- und Umweltschutz
- um die langfristige Friedensfähigkeit unserer Gesellschaft.

## 1. Demokratische Verfügung über den Schienenverkehr

Die Eisenbahn stellt eine Transportform dar, die von mehreren Generationen Steuerzahlenden, von Hunderttausenden Arbeitskräften im Bahnbau und Beschäftigten bei den Eisenbahnen in mehr als einem Jahrhundert aufgebaut wurde. Die Bahn gehört damit zum öffentlichen Vermögen und ist Teil der Grundvorsorge des Gemeinwesens.

Für Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes zahlt der Bund derzeit jährlich vier Milliarden Euro. Zusätzlich wird der Schienenbetrieb pro Jahr mit rund 7 Milliarden Euro Bundesmittel kofinanziert (insbesondere über die Regionalisierungsgelder für den Nahverkehr). Hinzu kommen Zahlungen von Ländern, Kreisen und Kommunen (z.B. im Rahmen der Bahnhofsanierungen).

Der Bahnbeirat der DB AG erwartet im Fall eines Börsengangs für eine erste Tranche Einnahmen des Bundes in Höhe von zwei Milliarden Euro. Insgesamt würde der Verkauf des Bahnbetriebs nach unterschiedlichen Schätzungen bis zu 10 Milliarden Euro bringen. Das heißt, die erwarteten gesamten Einnahmen lägen noch unter denen, die pro Jahr von den Steuerzahlenden für die Bahn aufgebracht werden – und die auch nach einer Privatisierung aufgebracht werden müssten, wenn der Schienenverkehr wenigstens in der bisherigen Form aufrecht erhalten werden soll.

**Bilanz:** Jede Bahnprivatisierung kommt einem Ausverkauf von öffentlichem Vermögen gleich. Damit wird die demokratische Verfügungsgewalt über eine entscheidende Infrastruktur aufgegeben. Im Fall einer Privatisierung gehen die zukünftig weiter notwendigen Steuergelder für die

Schiene als Subventionen an private Eigner ohne wirksame Kontrollmöglichkeiten.

## 2. Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems Schiene

Infrastruktur und Betrieb bilden bei der Eisenbahn eine Einheit. Wird diese getrennt, so werden der Betrieb ineffizient und die Sicherheit gefährdet. Dies unterstreichen sowohl die Geschichte der Eisenbahn wie die aktuelle Situation von Bahnen, bei denen diese Trennung vollzogen wurde (Beispiel Großbritannien). Wenn die Trassen beim Bund bleiben würden, der Betrieb jedoch privatisiert würde käme es ebenfalls zu einer Trennung der Verzahnung Rad-Schiene.

Im Fall einer Konkurrenz im Bahnbetrieb überwiegen ebenfalls die negativen Aspekte: Je mehr Betreiber es gibt, desto mehr werden Grundstandards bei Fahrplan, Tarifsstruktur und Sicherheit gefährdet. Schon heute haben wichtige Bestandteile der Tarife der Deutschen Bahn AG (wie die BahnCard) bei den privaten Betreibern keine Gültigkeit. Bereits jetzt sind die Fahrpläne von DB AG und Privaten nicht aufeinander abgestimmt. Dort wo, wie in Großbritannien, eine umfassende Privatisierung des Bahnbetriebs erfolgte, gibt es keine abgestimmten Fahrpläne und ein Chaos bei den Tarifen.

**Bilanz:** Privatisierung der Bahn als Ganzes oder „nur“ des Bahnbetriebs reduziert die Effizienz des Gesamtsystems Schiene, gefährdet die Sicherheit und ist kundenfeindlich.

## 3. Sinnvolle Arbeitsplätze

Seit Beginn der Bahnreform 1994 und bis 2004 wurden bei der DB AG 170.000 Arbeitsplätze abgebaut. Weitere 30.000 wurden in der Bahnindustrie zerstört. Es gibt kaum einen anderen Bereich mit einer solch hohen Zahl abgebauter Arbeitsplätze. Es handelt sich dabei nicht um sinnvolle Sparmaßnahmen. Vielfach muss die Bahn die Leistungen, die früher Bahnbeschäftigte ausübten, anderswo und oft teurer, einkaufen. Vor allem aber führte der radikale

Belegschaftsabbau zu erheblichen Verschlechterungen beim Service und zu einer Gefährdung der Sicherheit. Überall dort, wo Private auf den Plan traten, kam es zu einem Abbau des Lohn- und Gehaltsniveaus. Dabei verdient bei der DB AG ein verheirateter Lokführer bzw. eine verheiratete Lokführerin inklusive aller Zulagen netto nur 1800 Euro. Inzwischen fordert der Bahnvorstand die Rückkehr zur 40-Stundenwoche ohne Lohnausgleich. Schlechte Bezahlung, unzumutbare Arbeitsbedingungen und Angst um den Arbeitsplatz sind Faktoren, die das Betriebsklima und die Qualität des Service verschlechtern.

**Bilanz:** Bereits die Bahnreform – offiziell die Vorbereitung auf die Privatisierung – hat in unverantwortlicher Weise zu einem Belegschaftsabbau geführt. Eine Privatisierung wird und soll diesen Prozess verstärken. Das ist kundenfeindlich, gefährdet die Sicherheit und untergräbt eine effiziente Funktionsweise der Bahn.

#### **4. Günstige Bahnpreise und ein guter Service**

Seit Beginn der Bahnreform hat sich der Preisindex für Bahnfahren um mehr als 25 Prozent erhöht – teilweise durch direkte Tarifanhebungen, teilweise durch Zwang zum Umsteigen auf teurere Zuggattungen. Ein Ende 2002 eingeführtes neues Bahnpreissystem, das in Teilen weiter besteht, zerstörte Systemvorteile des Schienenverkehrs, indem für preisgünstiges Bahnfahren ein Zwang zu Vorausbuchungen eingeführt wurde. Die BahnCard 50 und die Netzkarte („BahnCard 100“) werden überteuert angeboten und teilweise durch Schnäppchenpreise konterkariert, so dass sie nicht als allgemeine Mobilitätskarten wirken. Im Dezember 2004 treten neue Bahnpreiserhöhungen in Kraft; weitere IC-Verbindungen werden gestrichen und erneut die Fahrgäste zum Umstieg in den ICE gezwungen. Bahnfahren wird nochmals deutlich teurer.

Die Investitionen bei der Bahn konzentrieren sich weiterhin auf Hochgeschwindigkeitsstrecken und den Ausbau weniger großer

Bahnhöfe zu Geschäftswelten mit (möglichem) Gleisanschluss. Insgesamt jedoch verschlechtert sich der Service für den normalen Bahnkunden. Unbesetzte Schalter, geschlossene Bahnhöfe, teilweise überfüllte und oftmals unpünktliche Züge sowie gestresste Bahnbeschäftigte prägen das Bild der Eisenbahn. Das Bahnmanagement will diesen kundenfeindlichen Kurs verschärfen, u.a. mit einem beschleunigten Personalabbau.

**Bilanz:** Den durchschnittlichen Bahnkunden kommt das Bahnfahren bereits heute überproportional teuer, während ihm gleichzeitig ein unzureichender Service geboten wird. Im Fall des Börsengangs wird die Bahnkundschaft mit teuren Fahrkarten private Gewinne finanzieren.

#### **5. Schutz von Klima, Umwelt und Menschen**

Die Orientierung auf eine Zerschlagung und Privatisierung der Bahn verhöhnt das längst erreichte Umweltbewusstsein. Im ersten Jahrzehnt der Bahnreform (1994 – 2004) wurden dutzende mittelgroße und große Städte vom Schienenfernverkehr abgehängt. Die populäre und preisgünstige Zuggattung Interregio wurde abgeschafft. Internationale Verbindungen nach Mittel- und Osteuropa und Skandinavien wurden gekappt. Die Zahl der Gleisanschlüsse (Industriegleise) hat sich halbiert. In der Folge verlor der Schienenverkehr im Personenverkehr und im Güterverkehr weitere Marktanteile. Dieser Prozess wird sich mit einer Privatisierung verstärken, weil Synergieeffekte – die Vorteile eines kombinierten Nah-, Fern- und Güterverkehrs – verloren gehen, der Regionalverkehr noch mehr vernachlässigt wird und die falsche Konzentration auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr verstärkt wird. Dabei lautete das Ziel der Bahnreform „Mehr Verkehr auf die Schiene“.

**Bilanz:** Bahnreform, Filetierung und Privatisierung der Eisenbahn schwächen ausgerechnet den umweltfreundlichsten Verkehrsträger.

#### **6. Friedensfähigkeit**

Die Weltwirtschaft ist in einem Maß auf Rohöl ausgerichtet, die unverantwortlich und rücksichtslos gegenüber späteren Generationen ist. Der Verkehr mit Pkw, Lkw und Flugzeugen spielt dabei eine entscheidende Rolle. Wir wissen alle, dass die Ölreserven begrenzt sind. Der Kampf um diese knappen und regional konzentrierten Ölreserven bildet längst den Hintergrund für Aufrüstung und Kriege.

**Bilanz:** Auto und Flugzeug als Massenverkehrsmittel fressen in kürzester Zeit die knappen Weltvorräte an Erdöl auf. Sie schaffen so einen verheerenden Sachzwang, die Stillung des Öldurstes militärisch abzusichern. Nur eine Verkehrswende mit der Orientierung auf Verkehrsvermeidung und die Verlagerung von großen Teilen des verbleibenden Verkehrs auf die energieeffiziente Bahn bietet eine realistische Alternative zur Abhängigkeit vom Öl. Daher muss die Bahn als Gesamtsystem für alle erhalten und ausgebaut, statt für kurzfristige Einzelinteressen ausgeschlachtet werden.

#### **Wer wir sind uns was wir tun**

Das AktionsBündnis Bahn für alle will Umweltbewegung, Fahrgastverbände, Gewerkschaften und die Friedensbewegung dafür gewinnen, mit lokalen und bundesweiten Aktionen gegen die Zerschlagung und Privatisierung der Deutschen Bahn AG aktiv zu werden.

Das AktionsBündnis Bahn für alle fordert dazu auf, sich für eine wirkliche Verkehrswende, für eine konsequente Politik für die Schiene und damit für eine Bahn für alle zu engagieren.

Es machen mit:

- **Attac Deutschland**
- **Bürgerbahn statt Börsenbahn**
- **Bahn von unten**
- **Robin Wood**

---

Lest unsere neue Broschüre:

### **Bahn und Börse – Wohin rast der Privatisierungszug?**



[www.bahnvonunten.de](http://www.bahnvonunten.de)