



Öffentlich!  
Weil's wichtig  
für alle ist.

**Nein zum Börsengang  
der Deutschen Bahn!**

**DIE LINKE.**



## **Nein zum Börsengang der Deutschen Bahn**

*Privatisierung ist nicht nur unsozial, sondern auch lebensgefährlich. Dieser Eindruck drängt sich jedenfalls auf, wenn man die Methoden betrachtet, mit denen die Deutsche Bahn für den Börsengang »fit« gemacht werden sollte: Über Jahre hinweg hat man notwendige Wartungs- und Reparaturarbeiten kurzerhand eingespart, damit die Bilanzen des Unternehmens in ein schöneres Licht getaucht werden können. Unfälle werden dabei in Kauf genommen, wie zum Beispiel die Entgleisung eines ICE-3 am 9. Juli 2008 gezeigt hat. Ursache des Unfalls war der Bruch einer Radsatzwelle, der sich zum Glück der Reisenden bei Tempo 30 und nicht bei Tempo 300 ereignet hat. Obwohl Experten im Vorfeld mehrfach auf Probleme bei den ICE-Radsatzwellen hingewiesen hatten, wurden keine entsprechenden Maßnahmen ergriffen – im Gegenteil: Um Kosten zu sparen, hatte die Deutsche Bahn AG die Wartungsintervalle bei allen ICE-Zügen deutlich verlängert. Die nach dem Unfall vom 9. Juli durch die Bahnaufsicht verordnete Verkürzung der Wartungsintervalle wurde von Bahnchef Mehdorn umgehend als unangemessen kritisiert. Eine umfassende Wartung und Reparatur der Züge fand erst statt, nachdem sich die Pläne für den Börsengang der Bahn, der ursprünglich für Oktober 2008 geplant war, ohnehin zerschlagen hatten.*

*Wie solche Vorfälle beweisen, ist es sowohl unsinnig als auch gefährlich, ein Unternehmen, das von langfristigen Investitionen abhängig ist, der Börsen-Logik, das heißt der kurzfristigen Profitmaximierung zu unterwerfen. Aber nicht nur die Sicherheit der Fahrgäste steht auf dem Spiel, wenn Eisenbahnen privatisiert werden. Auch durch höhere Preise, die Streichung von wenig lukrativen Verbindungen, die Schließung kleinerer Bahnhöfe sowie durch die verschärfte Ausbeutung von Beschäftigten lassen sich Extraprofite erwirtschaften, die nach einem Börsengang in die Taschen privater Anleger fließen würden. Kein Wunder, dass die Bahnprivatisierung von einer großen Mehrheit der deutschen Bevölkerung abgelehnt wird: So sprechen sich drei von vier Bundesbürgerinnen und Bundesbürger gegen die Privatisierung des letzten großen deutschen Staatskonzerns aus. Es zeugt von großer Ignoranz, dass dieser Wille von der Großen Koalition nicht respektiert wird. Zwar wurde der Börsengang der Bahn wegen der aktuellen Finanzkrise noch einmal verschoben. Nötig wäre es jedoch, von den Plänen zur Verschleuderung öffentlichen Vermögens grundsätzlich Abstand zu nehmen und die Deutsche Bahn*

*in ein öffentliches Unternehmen umzuwandeln, das primär dem allgemeinen Interesse an flächendeckender und preisgünstiger Mobilität verpflichtet ist und demokratisch kontrolliert und gesteuert wird.*

*Die vorliegende Broschüre setzt sich mit dem drohenden Ausverkauf der Bahn kritisch auseinander und versucht, aus Erfahrungen mit der Bahnprivatisierung in anderen Ländern zu lernen. Da diese Erfahrungen zum Teil sehr folgenschwer waren, haben Länder wie Großbritannien, Neuseeland oder sogar das neoliberale Musterland Estland den Irrweg der Privatisierung wieder verlassen und eine für die öffentliche Hand sehr teure Rückverstaatlichung der Bahn in die Wege geleitet. Sollte es nicht gelingen, einen Börsengang der Deutschen Bahn zu verhindern, wird DIE LINKE eine solche Rückverstaatlichung auch in Deutschland auf die Tagesordnung setzen. Bis dahin gilt es jedoch, alle Kräfte gegen den Ausverkauf der Bahn zu mobilisieren und die massenhafte Ablehnung des Börsengangs in starken Widerstand und Protest zu verwandeln.*

*Stoppt den Ausverkauf!  
Die Eisenbahn gehört in öffentliche Hand!*

*Sahra Wagenknecht und Jürgen Klute  
für die AG Antiprivatisierung beim Parteivorstand DIE LINKE*

## **Der gescheiterte Börsengang**

Nachdem das von der Großen Koalition erarbeitete Privatisierungskonzept Ende Mai 2008 vom Bundestag abgesegnet wurde, schien einem Börsengang nichts mehr im Weg zu stehen. Doch dann kam der Einbruch an den Finanzmärkten und der Verkauf musste verschoben werden, da sich für die 24,9 Prozent der Anteile an der Deutschen Bahn (DB) AG nicht genug zahlungskräftige Investoren fanden. Damit verlor der Bahnvorstand auch die Hoffnung auf Bonuszahlungen in Höhe von bis zu 1,2 Millionen Euro pro Person. Auf üppige Gehaltserhöhungen und eine Leistungszulage, die allein für Mehdorn im Jahr 2009 3,51 Millionen Euro betragen hätte, mussten sie ebenfalls verzichten. Wofür die Belohnung im Einzelnen gerechtfertigt sein sollte, ist fraglich.

Vielleicht für die Beeinflussung von Politikern, die – wie Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee – von den geplanten Bonuszahlungen für den Bahnvorstand angeblich nichts wussten? Oder in der tatkräftigen Mitarbeit an einem Privatisierungskonzept, welches vorsieht, dass nahezu alle Lasten und Schulden vom Steuerzahler übernommen werden, während die profitträchtigen Mobilitäts- und Logistikbereiche unter dem Dach einer Holdinggesellschaft (DB ML AG) gebündelt und zu einem großen Teil verkauft werden? Oder in der Vermeidung von Auflagen, was das künftige Angebot im Fernverkehr oder die Vertaktung von Nah- und Fernverkehr betrifft?

Unabhängig davon wächst die Kritik am Bahnvorstand und die Aussichten, den Ausverkauf des größten öffentlichen Unternehmens in Deutschland zu verhindern, sind wieder gestiegen. Unterstützung kann an dieser Stelle sogar von der SPD kommen, die im Superwahljahr 2009 kein Interesse hat, daran erinnert zu werden, ein gegebenes Versprechen mit der Zustimmung zum Börsengang gebrochen zu haben. Die SPD hatte bei einem Parteitag im Oktober 2007 den Beschluss gefasst, dass private Investoren keinen Einfluss auf die Geschäftspolitik der Bahn nehmen dürften.

Zwar wird immer wieder argumentiert, dass es sich ja nur um eine Teilprivatisierung handeln und die Mehrheit der Anteile dauerhaft beim Bund verbleiben soll. Dies ändert jedoch nichts daran, dass auch eine teilprivatisierte Bahn vorrangig der Profitmaximierung statt verkehrspolitischen Interessen zu folgen hätte. Dabei wird es nicht bei einer Minderheitsbeteiligung privater Investoren bleiben. Hierfür sprechen Äußerungen der Verkehrspolitiker von Union

und FDP. Von ihnen fielen Schlagwörter wie »Einstieg« und ein »Schritt in die richtige Richtung«. Zum anderen lässt ein Blick in die Geschichte der Privatisierungen erkennen, dass eine Teilprivatisierung oft nur der Anfang ist. Nach ein paar Jahren folgen weitere Verkäufe. So wurden Volkswagen, Preussag (heute TUI AG), VEBA und VIAG (nunmehr E.ON AG) ebenso Schritt für Schritt privatisiert wie die Deutsche Lufthansa. Auch die Deutsche Bundespost, ist seit Juni 2005 mehrheitlich im Besitz privater Investoren. An der Deutschen Telekom AG hält die US-amerikanische Investorengruppe Blackstone mittlerweile 4,8 Prozent der Anteile, denn trotz der öffentlich vielfach bemühten Furcht vor »Heuschrecken« verkaufte der Bund in den vergangenen Jahren weiterhin große Aktienpakete.

Sollte es nicht gelingen, den Protest gegen die Privatisierung zu verstärken und den Börsengang endgültig zu verhindern, droht auch der Deutschen Bahn ein Ausverkauf auf Raten. Dabei wird schon die erste Rate für gute Stimmung an der Börse sorgen und viel Geld in die Tasche jener Banken (Morgan Stanley, Deutsche Bank, Goldman Sachs, UBS) spülen, die den Börsengang organisieren. Denn auch wenn vorerst nur 24,9 der Anteile an der DB ML AG verkauft werden sollen, handelt es sich immer noch um den größten Börsengang seit der Privatisierung der Deutschen Post im Jahr 2000.

### **Warum die Bahn in öffentliche Hand gehört**

Mit der geplanten Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG wird keine Gesamtverkehrskonzeption umgesetzt, die den ökologischen und sozialen Herausforderungen unserer Zeit Rechnung trägt. In allen Ländern, die ihre Bahnen privatisiert haben, wurde anschließend aus Profitgründen das Streckennetz massiv ausgedünnt. Die Bahnprivatisierung bedeutet also den Verzicht auf eine zentrale verkehrspolitische Steuerungsmöglichkeit der öffentlichen Hand, was aus sozial- wie aus umweltpolitischer Perspektive schwerwiegende Folgen haben kann.

Wie das Beispiel Großbritannien sehr eindrücklich vor Augen geführt hat, gibt es weiterhin triftige Gründe, die für die staatliche Hand sprechen, um den immensen Gebrauchswert der Bahn aufrechtzuerhalten: ein einheitliches Tarif- und Preissystem, ein abgestimmter Fahrplan sowie die Gefahren unregelter Konkurrenz auf demselben Schienenstrang. Bereits zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts sah man

eine staatliche Aufgabenwahrnehmung auch deshalb als notwendig an, weil die betriebswirtschaftlichen Besonderheiten des Bahnwesens private Investitionen unattraktiv machten. Im Gegensatz zu regulären Kapitalanlagen weist das rollende Material nämlich eine Lebensdauer von mehreren Jahrzehnten aus.

Diese Argumente zugunsten einer Bahn in öffentlicher Hand blieben lange Zeit mehrheitsfähig – und haben bis zum heutigen Tag nur wenig von ihrer Gültigkeit verloren. So ist der Bahnsektor durch hohe Fixkosten und einen immensen Bedarf an sehr langfristigen Investitionen gekennzeichnet: Ein ICE amortisiert sich erst nach 20 Jahren, Schieneninfrastruktur nach 30, Bahnhöfe nach über 50, Tunneln und Viadukte teilweise erst nach 100 Jahren. Dieser lange Zeithorizont steht in einem unauflösbaren Spannungsverhältnis zu den kurzfristigen Profitinteressen börsennotierter Unternehmen, deren Erfolg sich nach dem Willen der Anteilseigner nach Möglichkeit schon in den nächsten Quartalszahlen niederschlagen soll. Letztlich liegt den Rückverstaatlichungen des Bahnwesens in Großbritannien, Estland und Neuseeland genau dieser unüberwindbare Widerspruch zu Grunde.

### **Mythos Wettbewerb**

In Diskussionen über die Bahnprivatisierung taucht immer wieder dasselbe Argument auf: Die Bahn brauche mehr »Wettbewerb«, da nur so die Effizienz gesteigert und die Preise gesenkt werden könnten. So wird in Zeitungen und (Fach-)Zeitschriften immer wieder auf das »belebende Element« des Wettbewerbs verwiesen. Überschriften lauten: »Der Wettbewerb bleibt auf der Strecke«, »Wann kommt die Weichenstellung in Richtung Wettbewerb?« und »Fairer Wettbewerb käme der Umwelt zugute«.

Dabei wird zum einen verkannt, dass das Schienennetz der Deutschen Bahn bereits mit der Bahnreform des Jahres 1994 für Dritte geöffnet wurde und inzwischen über 340 Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland tätig sind. Eine Trennung von Netz und Betrieb, die von Wettbewerbsfanatikern immer wieder gefordert wird, ist also weder erforderlich noch würde sie Vorteile für die Schiene bringen. Zum anderen wird völlig ausgeblendet, dass die Erfahrungen, die andere Länder mit der Trennung von Netz und Betrieb gemacht haben, nicht als positiv bewertet werden können.

## **Beispiel Großbritannien**

Auch wenn kontrovers diskutiert wird, ob sich die Fehlentwicklungen des britischen Bahnwesens auf den hiesigen Schienenverkehr übertragen lassen, so ist doch unstrittig, dass die Erwartungen an einen »Wettbewerb« in Großbritannien gescheitert sind. Zwar hat man dort insgesamt 25 Betriebslizenzen vergeben. Im Widerspruch zu der erklärten Absicht, Wettbewerb fördern zu wollen, hat man jedoch nur zahlreiche Gebietsmonopole geschaffen. Das Unternehmensquartett aus National Express, Connex, Virgin / Stagecoach und der First Group zeichnet mittlerweile für zwei Drittel der Reisendenkilometer im Schienenpersonenverkehr verantwortlich. Konkurrenz erwächst einem Betreiber gegenwärtig nur dann, wenn sich die Lizenzen geographisch überschneiden. Dies stellt indes eine absolute Ausnahme dar: Wählt man irgendeine Stadt in Großbritannien, um von dort eine Reise anzutreten, so wird man feststellen, dass es generell nur eine Verbindung gibt – es sei denn, Geld und Zeit spielen keine Rolle. Im Hinblick auf den Schienenverkehr scheint es sich bei dem »Wettbewerb« also um eine Chimäre zu handeln: Schließlich kann auf einem Schienenstrang zwischen Abfahrts- und Zielort zu einem bestimmten Zeitpunkt – sofern Überholvorgänge ausgeschlossen sind – nur ein einziger Zug verkehren. Entsprechend ist die Strategic Rail Authority mittlerweile dazu übergegangen, jeweils nur eine Betreibergesellschaft für die Züge eines bestimmten Londoner Bahnhofs zuzulassen.

Hinzu kommt, dass durch die Vergabe zahlreicher Lizenzen für den Bahnbetrieb an Busgesellschaften in einigen Regionen monopolartige Transportstrukturen geschaffen wurden, die nun in der Lage sind, die Preise zu diktieren. So ist die europaweit agierende National Express Group mit 1200 Buslinien innerhalb Großbritanniens auch Eigentümerin von mehr als einem Drittel der Betreibergesellschaften im inländischen Schienenverkehr.

## **Organisierte Verantwortungslosigkeit**

Die Eisenbahn ist ein komplexes Netz, das eine öffentliche Kontrolle und Koordination aller Teilbereiche erfordert, wenn es funktionieren soll. Zerstört man dieses Netz, entsteht nicht nur ein unübersichtlicher Flickenteppich von Fahrpreisen, Fahrzeiten und Ticketanerkennungen, der alles andere als kundenfreundlich ist. Dies lässt sich bereits heute punktuell beobachten. Auch die Sicherheit der Fahrgäste wird aufs Spiel gesetzt,

wie das Bahnunglück im britischen Hatfield beweist, bei dem am 17. Oktober 2000 vier Menschen getötet und 70 teils schwer verletzt wurden. Ursache des Unfalls war die mangelhafte Absprache zwischen den verschiedenen Verantwortungsträgern. Obwohl der für den Unfall ursächliche Riss am Schienenkopf zwei Jahre lang bekannt gewesen war, blieb die erforderliche Reparatur infolge von Kompetenzstreitigkeiten zwischen Railtrack, dem mit der Wartung beauftragten Subunternehmen Balfour Beatty und der für Erneuerungsmaßnahmen zuständigen Baugesellschaft Jarvis Fastline aus.

In Großbritannien bilden die Betreibergesellschaften gemeinsam mit den drei Zugleasingfirmen, dem Infrastrukturbetreiber Network Rail sowie den mehr als 2000 Subunternehmen ein kaum mehr zu durchschauendes Interaktions- und Aufgabengeflecht. Krisenverschärfend kommt hinzu, dass sowohl die Betreiber als auch die Fuhrparkgesellschaften binnen kurzer Zeit eine möglichst hohe Kapitalrendite zugunsten ihrer Aktionäre zu erzielen versuchen, indem sie die Kosten durch Kürzungen beim Personal und Hinauszögern von dringend notwendigen – auch sicherheitsrelevanten – Investitionen drosseln.

Waren die Verantwortlichkeiten zu Zeiten von British Rail eindeutig zugeordnet, gab es infolge der Teilung des Bahnsystems einen zusätzlichen Bedarf an kostspieligen bürokratischen Abläufen – und nicht ein Weniger an Verwaltungsaufwand, wie die Protagonisten der Privatisierungspolitik immer wieder behaupten. Mehrere Kostenrechnungen kommen zu dem Schluss, dass eine Umstrukturierung und Sanierung der Staatsbahn durch die öffentliche Hand bedeutend preiswerter gewesen wäre. Schließlich wird der britische Haushalt nun mit insgesamt rund 70 Milliarden Pfund Sterling belastet werden müssen, um den Schienensektor bis 2012 auf ein nach westeuropäischen Standards akzeptables Niveau zu bringen.

## **Die Benachteiligung des Schienenverkehrs**

Die Befürworter des »Wettbewerbs« verkennen in der Regel auch, dass die Bahn schon jetzt einem Qualitäts- und Preiswettbewerb ausgesetzt ist, wie er intensiver kaum sein könnte, nämlich dem intermodalen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. So muss sich die Bahn gegenüber den Konkurrenten im Straßen-, Luft- und Wasserverkehr behaupten, weil nahezu sämtliche ihrer Leistungen über diese Verkehrswege ersetzt werden können.

Zwar wurde in der Bundesrepublik mit der Bahnreform des Jahres 1994 auch das Ziel verkündet, mehr Verkehr auf die Schiene bringen zu wollen. An der zutiefst bahnfeindlichen Steuer- und Abgabenarchitektur hat die Politik allerdings nichts geändert. Die Bahn wird – als umweltfreundlichster Verkehrsträger – sowohl mit der Öko- als auch mit der Mehrwertsteuer belastet. Im Fernverkehr schlägt die Umsatzsteuer mit dem vollen Satz von 19 Prozent zu Buche. Demgegenüber wird der grenzüberschreitende Flugverkehr von der Mehrwertsteuer ausgenommen und der Kerosinverbrauch weltweit nicht besteuert.

Gegenüber der Bahn sparen Fluggesellschaften auf der Strecke Berlin-Köln pro Fluggast durchschnittlich 23 Euro an Steuern ein. Die Ticketpreise der »Billigflieger« Ryan Air, Germanwings, Tuifly und Air Berlin können aufgrund der ungerechten steuerlichen Belastung durch Dumping-Offerten bis auf den Nulltarif gesenkt werden. Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass die Marktanteile der Bahn in den letzten 50 Jahren stetig gesunken sind: auf 15,3 Prozent im Güterverkehr und noch geringere 7,1 Prozent im Personenverkehr. Aus sozialen wie umweltpolitischen Gründen ist es daher höchste Zeit, die »Verzerrung des Wettbewerbs« zu Lasten der Schiene zu beenden und die Steuer- und Abgabenregelungen endlich neu zu ordnen.

### **Rückzug aus der Fläche**

Dass sich eine privatisierte Bahn als überzeugende Alternative zum Straßen- und Flugverkehr etablieren kann, ist nicht zu erwarten. Denn die Orientierung am Markt- und Preismechanismus zwingt die DB AG nicht allein zu Veräußerungen von Liegenschaften, sondern auch zur Stilllegung von immer mehr Strecken in ländlichen Regionen. Seit der Bahnreform im Jahre 1994, die mit der formellen Privatisierung der Deutschen Bahn einherging, wurde das bundesweite Streckennetz um ein Viertel auf 33896 Kilometer (Ende 2007) gekürzt. Dünn besiedelte und von Wirtschaftszentren entfernt liegende Landstriche gelten der Deutschen Bahn AG zunehmend als unattraktiv, da die immensen Fixkosten (insbesondere Wartung und Instandhaltung des rollenden Materials) durch die laufenden Einnahmen mangels Auslastung nicht gedeckt werden können. Die Behauptung, konkurrierende Betreibergesellschaften übernehmen defizitäre Bahnlinien, verkennt, dass diese ebenfalls nach betriebswirtschaftlichem Kalkül operieren.

Die DB AG konzentriert sich derzeit mit dem aus der Luftfahrt entlehnten Netzentwicklungskonzept *hub and spokes* auf ausgewählte Knoten (meist Hauptbahnhöfe in großen Oberzentren). Die durch das Fehlen von Quer- und Spangenverbindungen in Kauf genommenen Fahrzeitverlängerungen sollen dabei durch höhere Fahrgeschwindigkeiten auf den Hauptverkehrsstrecken kompensiert werden. In dieses Bild fügen sich die Großprojekte, wie sie in Berlin, Dresden, Frankfurt am Main und Stuttgart mit den Neu- und Umbauten der Bahnhöfe begonnen oder bereits abgeschlossen wurden. Dabei ist die Siedlungsstruktur der Bundesrepublik mit einer äußerst differenzierten Städtelandschaft wie geschaffen für eine Netz- und Bahnstruktur, die von einer Flächen- statt einer Korridororientierung gekennzeichnet wird.

Vor dem Hintergrund, dass mehr als 50 Prozent der Bevölkerung außerhalb von Verdichtungsräumen leben, kritisiert der Geographie-Professor Heiner Monheim die Fokussierung auf ein Rumpfnetz. Erforderlich sei stattdessen ein breiter Netzansatz »mit einem ›Maschennetz‹ aus vielen Strecken und Knoten, um möglichst viele ›Fische am Verkehrsmarkt zu fangen.« Die Strategie der DB AG, nicht flächendeckend die Reise-, sondern auf ausgewählten ICE-Strecken die Spitzengeschwindigkeit als Qualitätsmerkmal zu etablieren, verfehlt die Fahrgastbedürfnisse, weil die verkürzte Fahrzeit durch ausgedünnte Fahrtakte in den ländlichen Regionen nicht kompensiert werden kann.

### **Steigende Preise, weniger Service**

Auch die Preispolitik der Bahn deutet darauf hin, dass die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste bei der Deutschen Bahn AG schon längst nicht mehr im Vordergrund stehen. Obwohl der Gewinn der Deutschen Bahn im ersten Halbjahr 2008 um zehn Prozent auf 1,1 Milliarden Euro gestiegen ist, wurden die Fahrpreise im Dezember um weitere 3,9 Prozent angehoben. Dabei haben sich die Fahrpreise schon seit Gründung der Deutschen Bahn AG im Jahr 1994 um mehr als 30 Prozent erhöht, zum Teil durch direkte Fahrpreiserhöhungen, zum Teil durch die Streichung preiswerterer Zuggattungen. Für viele Menschen ist eine längere Reise mit der Bahn schon jetzt schwer zu finanzieren. Nur wer lange im Voraus bucht, hat mitunter das Glück, ein deutlich günstigeres Ticket zu erhalten; eine kostenlose Rückgabe oder ein Umtausch des Tickets ist dann jedoch ausgeschlossen. Dass Privatisierungen steigende Preise nach sich ziehen, beweist auch die Entwicklung in anderen Ländern: So ist die vollständig

privatisierte Bahn in Großbritannien gleichzeitig die teuerste in Europa und auch in Schweden ging die Privatisierung der Bahn mit Preissteigerungen einher.

Doch nicht nur die Preise sollen weiter angehoben werden, auch der Service wird nach dem geplanten Börsengang leiden. So hatte Bahnchef Mehdorn geplant, von allen Reisenden, die ihren Fahrschein nicht per Internet oder am Automaten kaufen, künftig einen »Bedienzuschlag« in Höhe von 2,50 Euro zu erheben. Dieser wird pro Strecke fällig, d. h. für eine Hin- und Rückfahrt wären 5 Euro zusätzlich angefallen. Insbesondere ältere Menschen und Wenigfahrer, die mit der Benutzung der Automaten nicht vertraut sind, wären von dieser Regelung betroffen gewesen. Erst nach massiven Protesten von Parteien, Gewerkschaften und Verbänden sah sich die Bahn AG gezwungen, von diesem Vorhaben erst einmal Abstand zu nehmen. Dabei ist die Deutsche Bahn AG schon jetzt weitaus weniger kundenfreundlich als die frühere Bundesbahn. So wurden seit der formellen Privatisierung im Jahr 2004 mehr als 500 Bahnhöfe und Tausende Schalter geschlossen. Hinzu kommt ein massiver Personalabbau – die Belegschaft wurde um die Hälfte reduziert.

### **Wandel zu einem internationalen Mobilitäts- und Logistikkonzern**

Durch steigende Fahrpreise, die Stilllegung von Strecken und den Abbau von Arbeitsplätzen entstehen zusätzliche Gewinne, mit denen die Deutsche Bahn AG ihre ehrgeizigen Expansionspläne finanzieren kann. Mobility Logistics – dieser dem DB-Label angefügte Anglizismus findet sich mittlerweile auch auf den Fahrscheinen. In der Weltsprache Englisch formuliert das »Unternehmen Zukunft« (Eigenwerbung) den Anspruch, für Transport, Netzwerke und Logistik jeder Art zuständig zu sein – mit 525 Gesellschaften an mehr als 1500 Standorten in 152 Staaten. Die DB AG sieht ihre Zukunft nicht mehr im Schienenverkehr zwischen Delmenhorst, Dinslaken und Düren, sondern auf dem weltweit boomenden Logistikmarkt zwischen Dallas, Delhi und Den Haag. Mehr als 60 Prozent ihres Umsatzes erwirtschaftet der Konzern inzwischen mit bahnfremden Dienstleistungen. Schenker, Bax Global, Joyau, Hangartner, Startrans, EWS, Transfesa, Panbus – die DB AG tätigte insbesondere in den letzten vier Jahren zahlreiche Zukäufe: Straßenspediteure im In- und Ausland, britische und französische Güterbahnen, einen US-amerikanischen Luft-

und Seefrachtspezialisten, eine dänische Busfirma und zuletzt den englischen Regionalzugbetreiber Chiltern Railways.

Inzwischen ist die Deutsche Bahn AG zum größten Straßenspediteur Europas, zum weltweit zweitgrößten Luftfrachttransporteur sowie zu einem der drei umsatzstärksten Akteure im Seeverkehr aufgestiegen. Dieser Expansionskurs – der auch über umfangreiche Kredite finanziert wird und wesentlich dazu beigetragen haben dürfte, dass die einst schuldenfreie Deutsche Bahn AG nun wieder mit 21,5 Mrd. Euro verschuldet ist – wird von Mehdorn energisch verteidigt: »Wir knallen keine Steuergelder raus. Wir haben einen weltweit offenen Markt, das muss man endlich verstehen und akzeptieren, das müssen Sie verstehen! Wenn wir jetzt nicht in England, Spanien oder anderswo angreifen, dann werden wir hier in Deutschland zurückgedrängt. Dann verlieren wir auch hier. [...] Angriff ist die beste Verteidigung.« Allein in China sollen pro Jahr zwei bis drei neue Standorte zu den 70 bereits bestehenden hinzukommen. Bei den Olympischen Spielen in China war die DB-Tochter Schenker als offizieller Dienstleister für Spedition und Zollabfertigung im Reich der Mitte tätig. Verkürzt dargestellt: Die Bahn kommt – zwar nicht auf der heimischen Schiene, dafür aber per Flieger, LKW und Schiff im fernen Asien.

Obwohl es sich als Wettbewerbsvorteil deuten lässt, wenn die Bahn ihren Kunden eine verkehrsträgerübergreifende Transportkette anbieten kann, gibt die Expansionsstrategie der DB AG auch Anlass zur Sorge. So verschleiert die von Hartmut Mehdorn umgesetzte strategische Neuausrichtung die negative Bilanz des Schienentransports innerhalb des Konzerns. Denn bislang stellen sich die Geschäftserfolge nicht zugunsten des traditionellen Kerngeschäfts ein. Im Schienenverkehr liegt die Bahn auf dem Ergebnisniveau von vor 15 Jahren. Gutes Geld verdient sie ausschließlich im zugekauften Logistikbereich und im bezuschussten Nahverkehr. Angesichts solcher Entwicklungen könnte der Vorstand endgültig sein Interesse daran verlieren, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – zu Lasten der Umwelt und der Mobilität von Millionen.

### **Verschärfung der Entwicklung durch den Börsengang**

Als börsennotiertes, weitgehend von staatlichen Einflüssen »befreites« Unternehmen wird die DB AG noch umfassender als bislang solche Zugleistungen und -verbindungen aufgeben, die

trotz gewährter Zuschüsse keine Gewinne erzielen oder jedenfalls unterhalb der durchschnittlichen Rendite im Bahnsektor liegen. Gutachten der Investmentbank Morgan Stanley und der Unternehmensberatung Booz Allen & Hamilton empfehlen, dass der Gleiskörper um weitere 5 000 Kilometer auf die »betriebswirtschaftlich optimale Größe« – und damit auf die Länge des Jahres 1875 im Deutschen Reich – reduziert werden soll. In diese Richtung wird die DB AG auch wirken können, wenn das Trassennetz in staatlichem Eigentum bleibt; schließlich soll Hartmut Mehdorn sowohl dem Infrastrukturbereich als auch der dann teilprivatisierten DB Mobility Logistics AG vorstehen. Dass es auch anders geht, zeigen die staatlich organisierten Bahnen in Nachbarstaaten wie der Schweiz, den Niederlanden und Frankreich, die – gemessen in Personenkilometern je Einwohner – signifikant höhere Verkehrsleistungen aufweisen als die DB AG.

Mit dem Rückzug aus der Fläche werden regionale und soziale Unterschiede verschärft, was sogar gegen den in Art. 72 Abs. 2 GG verankerten Anspruch auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse verstoßen könnte. Den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit wird beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes nicht mehr ausreichend Rechnung getragen, obwohl sie in Art. 87e Abs. 4 GG verfassungsrechtlich verankert sind. Zunehmend bleibt denjenigen der Zugang zu öffentlichen Verkehrsleistungen verwehrt, denen es an den notwendigen finanziellen Ressourcen mangelt. Eine nach privatwirtschaftlichen Prinzipien organisierte Deutsche Bahn ist eben darauf angelegt, der Kaufkraft zu folgen und nicht dem Ziel, eine preisgünstige, flächendeckende und umweltfreundliche Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu organisieren – ein fataler Selektionsmechanismus, da ein wachsender Personenkreis (Erwerbslose, Auszubildende, Studierende, kinderreiche Familien sowie ältere Menschen) in Folge fehlender Kaufkraft auf keine alternativen Verkehrsträger ausweichen kann. »Die neuen Götter des Bahnmanagements sind die Geschäftsreisenden, die Laptopper, die Handymen, die First-Lounge-User und die City-Hopper«, so der Bahnexperte Winfried Wolf. Und obwohl der Bund bisher als Alleineigentümer maßgeblich Einfluss auf die Geschicke des Konzerns hätte nehmen können, machte er davon unzureichend Gebrauch. Unter Beteiligung privater Investoren wird die DB AG die heimischen Schienen noch weiter hinter sich lassen als bislang und auf den ausländischen Logistikmärkten zu immer neuen Ufern aufbrechen.

Diese Entwicklung liegt in der Logik des Börsengangs und mehr noch in der Beteiligung privater Investoren.

Auch die Ausdünnung der Fahrtakte, die Abschaffung des InterRegio und die sechste Fahrpreiserhöhung binnen fünf Jahren im Dezember 2008 lassen nicht erwarten, dass die Wünsche der Fahrgäste und Frachtkunden nach preiswerten, flächendeckenden und eng getakteten Bahnangeboten in absehbarer Zeit erfüllt werden. Letztlich wird mit der Weichenstellung in Richtung Kapitalmarkt verkannt, dass Verkehrsadern die Lebensadern einer Gesellschaft sind, die für niemanden verschlossen sein dürfen. In einer Zeit, in der Mobilität wichtiger ist denn je, muss ein reicher Staat wie die Bundesrepublik dafür sorgen, dass auch in der Lüneburger Heide, im Bayerischen Wald und in der Sächsischen Schweiz noch Züge halten. Auf den Markt ist da kein Verlass.

*AG Antiprivatisierung unter Mitarbeit von Tim Engartner*

## Helfen Sie mit Ihrer Spende, Neues entstehen zu lassen!

Spendenkonto 50 00 60 00 00  
Partei Vorstand der Partei DIE LINKE  
BLZ 100 900 00, Berliner Volksbank  
Stichwort: Spende

Bitte geben Sie Namen und Adresse an.  
Auf Wunsch stellen wir eine Spendenbescheinigung aus.  
<http://spenden.die-linke.de>



## Gestalten Sie Politik! Werden Sie Mitglied in der Partei DIE LINKE.

Egal, ob in Ortsverbänden oder Zusammen-  
schlüssen, auf Landes- oder Bundesebene,  
engagieren Sie sich für eine gerechte, soziale  
und friedliche Politik in Deutschland!  
<http://mitglied.die-linke.de>



## Jeden Monat neu – das Mitgliedermagazin.

Erfahren Sie in interessanten Reportagen  
und Berichten mehr über die Partei  
DIE LINKE, ihre Politik, AkteurInnen und  
Projekte. Halbjährlich für 12,00 EUR,  
das Jahresabonnement für 21,60 EUR.

<http://disput.die-linke.de>



**Kontakt:** DIE LINKE, Kleine Alexanderstraße 28, 10178 Berlin  
Telefon 030/24 00 92 36, Telefax 030/24 00 95 41

## Eintrittserklärung

Hiermit erkläre ich,

Name

Vorname

meinen Eintritt in die Partei DIE LINKE, Mitglied der Partei der Europäischen Linken (EL).

Ich bekenne mich zu den Grundsätzen des Programms der Partei DIE LINKE, erkenne die Bundessatzung an und bin nicht Mitglied einer anderen Partei im Sinne des Parteiengesetzes.

### Weitere Angaben zu meiner Person

Geburtsdatum

Beruf

Wohnanschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort)

  

Telefonnummer

E-Mail-Adresse

Die Angaben dienen der Nachweisführung und der statistischen Auswertung der Mitgliederentwicklung sowie der Verbesserung der Kommunikation. Sie werden im Parteivorstand, den Landesverbänden und in den Gliederungen der Partei DIE LINKE entsprechend den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) gespeichert, verarbeitet, übermittelt und aufbewahrt.

Ort und Datum

Unterschrift



## Einzugsermächtigung

Mit dieser Einzugsermächtigung ist der Parteivorstand der Partei DIE LINKE /  
der Landesverband der Partei DIE LINKE \_\_\_\_\_  
bis auf Widerruf berechtigt,  
meinen ab \_\_\_\_\_  
fälligen monatlichen Mitgliedsbeitrag für DIE LINKE  
in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro und  
meinen Jahresmitgliedsbeitrag für die Partei der Europäischen Linken (EL) jeweils im Monat Mai  
in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro (Mindestbetrag 6 Euro) von unten stehendem Konto abzubuchen.

Name, Vorname des Mitglieds \_\_\_\_\_

Geburtsdatum \_\_\_\_\_

Wohnanschrift (Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort) \_\_\_\_\_

  

Landesverband \_\_\_\_\_

Gebietsverband \_\_\_\_\_

Bankleitzahl \_\_\_\_\_

Kontonummer \_\_\_\_\_

Name und Ort des Geldinstituts \_\_\_\_\_

Name und Unterschrift des Kontoinhabers/der Kontoinhaberin (wenn abweichend vom Mitglied) \_\_\_\_\_

Ort und Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift des Mitglieds \_\_\_\_\_

Bitte bei der zuständigen Gliederung abgeben oder einsenden an:  
Parteiivorstand der Partei DIE LINKE, Kleine Alexanderstraße 28, 10178 Berlin

## Impressum

Partei Vorstand der Partei DIE LINKE

AG Antiprivatisierung

Kleine Alexanderstraße 28, 10178 Berlin

E-Mail: [partei.vorstand@die-linke.de](mailto:partei.vorstand@die-linke.de)

V.i.S.d.P. Horst Kahrs

Stand: Dezember 2008

Gedruckt auf profimatt, umweltfreundlichem Bilderdruckpapier  
aus forstzertifizierter Herstellung.

Umschlagfoto: [iStockphoto.com/superseker](https://iStockphoto.com/superseker)



[www.die-linke.de](http://www.die-linke.de)