

Gegen den Verkauf und gegen die globale Expansion der Bahn

1. Globale Expansion und Sparkurs der Deutschen Bahn AG als Vorbereitung auf den Verkauf

- Das Ziel von DB-Chef Mehdorn ist nicht eine günstige, flächendeckende Eisenbahn in Deutschland, sondern ein **globaler Logistikonzern**, der zu großen Teilen mit Flugzeugen und LKWs arbeitet. Mit seinem Expansionskurs hat Mehdorn es geschafft, die 1994 komplett entschuldete DB AG wieder mit **rund 20 Milliarden Euro zu verschulden**.
- Die Bahn konzentriert sich heute auf **profitable Hochgeschwindigkeitsstrecken**, aus dem Regionalverkehr zieht sie sich zurück. 500 Bahnhöfe wurden seit 1994 geschlossen; der Bahnvorstand hat Pläne, 210 der 308 bayerischen Bahnhöfe zu verkaufen (SZ 14.02.07).
- Die **Preise** sind laut dem Statistischen Bundesamt in den zehn Jahren nach der Umwandlung **um ein Viertel gestiegen**.
- Das **Gleisnetz wird vernachlässigt**: Das Durchschnittsalter der Gleise steigt. Der Bundesrechnungshof listete im Februar 2.300 Mängelstellen im Schienennetz auf und warf der DB AG vor, 2001-2005 notwendige Investitionen von 1,5 Milliarden Euro unterlassen zu haben. Jedes Jahr wird außerdem das Netz weiter abgebaut, seit 1994 waren es 5.700 Kilometer.

2. Der geplante Teilverkauf an private Investoren

- Der Verkauf würde diese **negative Entwicklung verstärken**. Bei dem jetzt vom Kabinett beschlossenen Modell hätte die DB AG weitgehende Verfügungsgewalt über das Netz. Wenn Kapitalinvestoren nur Renditezielen folgen – was durch das Aktienrecht geschützt ist –, drohen **Fahrpläne ausgedünnt, unrentable Strecken stillgelegt, der Service verschlechtert und Fahrpreise erhöht** zu werden. Damit würde der Staat seinen Auftrag aus dem Grundgesetz nicht mehr erfüllen, für ein flächendeckendes Verkehrsangebot auf der

Schiene zu sorgen. Schon der Gesetzesentwurf ist nach einem juristischen Gutachten **verfassungswidrig**.

- Der DB AG würde das Netz zur Nutzung überlassen. Obwohl der Bund erheblich an Einfluss bei der DB AG verlieren würde, müsste die Bahn **weiterhin mit Steuergeldern finanziert** werden. Der **Verkaufserlös läge weit unter dem tatsächlichen Wert** der Anteile, weil die DB AG wesentliche Vermögenswerte nicht bilanziert. Vom Erlös soll ein Teil der DB AG zugute kommen, dieses Geld würde Mehdorn für weitere Zukäufe statt für Netz-Investitionen verwenden. Und dass der Bund die DB AG bei Rückfall seines eigenen Netzes und sogar bei schlechter Leistung für den vollen Wert des Netzes entschädigen soll, ist einfach ein Skandal.
- Die negativen Folgen ergeben sich zwangsläufig aus der **Untauglichkeit des Bahnverkehrs für den Wettbewerb**. Gerade für einen Wettbewerbsbefürworter wäre eine Netzübertragung an den Quasi-Monopolisten DB AG ein Alptraum. Und es ist offensichtlich, dass Wettbewerb in einem Schienennetz nur über Ausschreibungen möglich ist, also nur über private, langfristige Monopole. Die Folgen solcher Privatmonopole kennt man inzwischen aus dem Bahnbereich oder auch beim Wasser zur Genüge.
- Der Glaube, durch **Regulierung** ließe sich Wettbewerb erzwingen, hat sich oft genug als **Illusion** erwiesen. So haben in Großbritannien die Privaten das Netz trotz Regulierung so vernachlässigt, dass es wieder verstaatlicht werden musste, auch heute kommt es dort durch den Betreiber-Wettbewerb zu einem Chaos bei Tarifen und beim Fahrplan und es hat sich ein landesweites Oligopol gebildet. Im EU-Energiemarkt ist die Wettbewerbs-Katastrophe inzwischen so offensichtlich, dass die Kommission die Konzerne enteignen will.
- Die Schwächung der Bahn durch den Verkauf ist in Zeiten des **Klimaschutzes** besonders verkehrt. Statt seinen Einfluss bei der Bahn aufzugeben und den globalen Expansionskurs Mehdorns mitzutragen, sollte sich der Staat für eine umweltfreundliche und flächendeckende Bahn einsetzen.

V.i.S.d.P. Markus Henn, c/o attac München, Bahn-Aktionsgruppe,
Schwanthalerstr. 80, 80336 München – **August 2007**