



Foto: ROBIN WOOD

Alles muss raus!

Kein Börsengang der Bahn – alles in Butter?

AktivistInnen protestierten gegen den Börsengang der Bahn am 19. März in Hamburg (oben) und am 29. Februar 2008 in Berlin

Bahn für Alle setzt sich seit Jahren für den Erhalt der Deutschen Bahn in öffentlicher Hand ein: ROBIN WOOD ist als Gründungsmitglied des Bündnisses von Anfang an dabei. Vieles, was zum damaligen Zeitpunkt unmöglich schien, ist in den letzten Jahren erreicht worden. Der Börsengang der DB AG, der am 27. Oktober 2008 nach mehreren Verschiebungen stattfinden sollte, ist kurz vor der Abwicklung auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Das ist ein riesiger Erfolg! Sind wir mit der Kampagne also am Ziel?

Die Antwort ist ein klares Nein, denn der Börsengang ist nicht endgültig abgesagt. Außerdem reichen unsere Ziele noch weiter: Wir wollen zwar, dass das umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel in öffentlicher Hand bleibt, aber das ist nur ein Teil unserer Forderungen. Es ist nur die juristische und strukturelle Voraussetzung dafür, dass zahlreiche weitere Verbesserungen, die die Bahn zweifellos benötigt, überhaupt angegangen werden können. Doch davon sind wir momentan noch weit entfernt. In den letzten Jahren wurde mit der einseitigen Ausrichtung an Bilanzen und Börsengang vor allem an den Bedürfnissen der KundInnen gespart: Abschaffung des beliebten Interregios,

Fahrpreiserhöhungen, die noch über der Inflationsrate liegen, Streckenstilllegungen, Ausdünnung von Netz und Takt, Verkauf von über 1.000 Bahnhöfen, mangelhafte Instandhaltung der Strecken mit daraus resultierenden Verspätungen, um nur einige Punkte zu nennen. Wir alle kennen das aus eigener Erfahrung.

Momentan ist nicht klar, wann der nächste Anlauf unternommen werden soll, die Bahn an die Börse zu bringen. Die einen sagen, der Börsengang der Bahn wird frühestens 2010 wieder angegangen, die anderen behaupten, die Bahn könnte durchaus noch vor der kommenden Wahl im September verkauft werden. Merkel bestärkte

Mehdorn bei einem Treffen Ende 2008, „seine konzeptionellen Überlegungen zur Teilprivatisierung voranzutreiben“. Finanzminister Steinbrück meinte dazu: „Der Börsengang der Bahn kommt“. Von Entwarnung kann daher keine Rede sein.

Auch wenn die DB bereits eine Aktiengesellschaft ist, so ist sie noch immer vollständig in öffentlicher Hand. Bahnchef Mehdorn versucht allerdings in Moskau und Dubai potenzielle Investoren dazu zu bewegen, fünf oder auch nur drei Prozent des zum Verkauf herausgelösten Konzernteils zu übernehmen. Der Trick dahinter: Auch ein Einstieg von nur wenigen Prozent durch Privatinvestoren würde

die DB juristisch gesehen in ein privatkapitalistisches Unternehmen umwandeln. Die öffentliche Hand könnte ihre politischen Vorgaben nicht mehr ohne weiteres umsetzen, wenn andere Teilhaber beteiligt sind.

Im Handelsblatt wurde gefragt, ob ein Börsengang überhaupt noch politisch durchsetzbar sei: „Denn die politischen Kräfte, die immer schon gegen die auch nur teilweise Privatisierung des Konzerns waren, formierten sich nach der Absage rasch wieder, um im zweiten Anlauf zu vereiteln, was ihnen im Frühjahr nicht gelang.“ Mit diesen „politischen Kräften“ ist *Bahn für Alle* gemeint. Und es wird deutlich, dass es auch nach Etappensiegen notwendig bleibt, die Bahn vor einem überraschenden Vorstoß der Privatisierer zu schützen. Die Blankovollmachten der Bundesregierung und des Bundestages, die Bahn zu verkaufen, müssen zurückgenommen werden, damit endlich wieder die tatsächlichen Aufgaben einer Bahn im Vordergrund stehen.

Kritik an der Bahn ist beliebt und die Liste der Mängel und Probleme groß. Es handelt sich dabei aber nicht um Fehler der ohnehin in der Zahl drastisch reduzierten Beschäftigten. Vielmehr liegen die Fehler im System und in den Zielvorgaben des Managements. Mit dem Ziel des Börsengangs haben Mehdorn und der Bahnvorstand auch kontinuierlich daran gearbeitet, „Global Player“ und ein weltweit agierendes Logistikunternehmen zu werden. Die DB AG hat einerseits seit dem Umbau zur AG (1994) etwa 6.000 Kilometer Bahngleise stillgelegt. Andererseits ist der Konzern heute weltweit einer der größten Luft- und Seefrachttransporteure und die Nr. 1 im europäischen Landverkehr. In über 150 Staaten hat der auch durch Steuergelder finanzierte Konzern seine Arme ausgestreckt. Mittlerweile werden fast zwei Drittel des Konzerngewinns durch bahnfremde Dienstleistungen erwirtschaftet – Tendenz steigend.

Die Probleme der Bahn würden durch einen Börsengang nicht abgebaut. Sie würden vielfach durch die Ausrichtung an einem Börsengang erst geschaffen, da dieser auf Rendite statt auf guten Service für die KundInnen setzt. Wenn ein Vorstand ein Unternehmen aus öffentlichem Eigentum 75 Prozent unter Wert verkaufen will und dafür sogar noch Bonuszahlungen in Millionenhöhe kassieren möchte, wird klar, welche Interessen tatsächlich die Entscheidungen steuern. Euro-Zeichen in den Pupillen und Transaktionen in 152 Ländern – wer glaubt da, die Erfordernisse eines ökologischen Verkehrssystems und der KundInnen in einem dieser Länder würden als zentrale Aufgabe gesehen?

Bahn für Alle besteht aus mittlerweile 17 Organisationen, gestützt von unzähligen ehrenamtlich arbeitenden Aktiven. Der Börsengang wird dabei aus verschiedener Sicht beleuchtet. Während etwa Gewerkschaften auf Folgen für die Beschäftigten bei der Bahn hinweisen oder Attac auf die Bedeutung der größten (geplanten) Privatisierung in der Geschichte der Bundesrepublik, steht für ROBIN WOOD eine ökologische Verkehrswende im Fokus. Um den Anteil des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Bahn deutlich zu erhöhen, muss die Politik

nicht nur dafür sorgen, dass die Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum bleibt, um den Bahnkonzern zu steuern. Es muss auch Steuergerechtigkeit hergestellt werden. Während die Bahn Mehrwert-, Mineralöl- und Ökosteuer zahlt, ist der grenzüberschreitende Flugverkehr von diesen Steuern vollkommen ausgenommen. Bei Inlandsflügen wird gerade mal die Umsatzsteuer erhoben. Eine deutliche Besserstellung des umweltschädlichsten Verkehrsmittels Flugzeug gegenüber der Bahn ist die Folge. Das Ergebnis ist ein subventioniertes Klimaschädigen mit (Billig-)Fliegern, während umweltbewusste BahnkundInnen Ökosteuern zahlen – verkehrte Welt. Die über 50 Jahre alte Pendlerpauschale ist die entsprechende Subventionierung des Autoverkehrs mit all seinen Folgen. Die drängenden und seit langem notwendigen Aufgaben zur Ökologisierung des Verkehrs stehen noch aus. Es bleibt noch viel zu tun!

Bahn für Alle möchte gemeinsam mit vielen TeilnehmerInnen im Wahljahr die Diskussion über dieses zentrale Thema voranbringen. Am 13. Juni 2009 wird in Köln die Tagung „Zukunft der Bahn“ veranstaltet. Dort sollen positive Konzepte für die Bahn entwickelt werden.

Jürgen Mumme, Hamburg, ist im Vorstand von ROBIN WOOD und in der Verkehrsgruppe aktiv. 2008 hat er als Koordinator von Bahn für Alle gearbeitet.

Mehr Informationen unter <http://www.robinwood.de/verkehr/> und unter www.bahn-fuer-alle.de



Foto: Bahn für Alle