

Manuskript

Beitrag: Und ewig zahlt der Kunde – Kampf um die Bahnprivatisierung

Sendung vom 18. September 2007

Von Christian Esser und Herbert Klar

Anmoderation:

Wer im falschen Zug sitzt, hat wenig Grund, sich über die Geschwindigkeit zu freuen. Bahnchef Mehdorn und seine Unterstützer drücken aufs Tempo, können es kaum erwarten, mit der Bahn an der Börse zu landen. Nur - immer mehr politische Mitreisende bremsen oder springen ab und rufen laut: Vorsicht Geisterzug. Für uns Bahn-Kunden und Noch-Bahn-Mitbesitzer wird die Fahrt in die freie Wirtschaft offensichtlich teuer und unbequem. Wir werden dann, so Fachleute, Strecken-Stilllegungen im Nahverkehr bekommen - und das Ganze bei steigenden Preisen. Christian Esser und Herbert Klar über die Schlacht um die Schiene und einen bis zu 200 Milliarden-Staatsschatz. Es fährt ein Zug - vielleicht - nach Nirgendwo.

Text:

Die Proteste häufen sich. Kunden haben sich gar zu einem Bündnis zusammengeschlossen – „Bahn für alle“ und alle fürchten: Die Bahn kommt unter den Hammer.

O-Ton Frau:

Wir denken, dass der Bahnverkehr in öffentlicher Hand organisiert werden soll. Und wir haben gesehen, dass in keinem anderen Land der Welt, das bisher funktioniert hat.

O-Ton Mann:

Als normaler Konsument hat man nichts mehr davon, da werden nur noch die Aktionäre bedient.

O-Ton Frau:

Ich habe die Befürchtung, dass nur rentable Strecken weiter befahren werden und die unrentablen geschlossen werden oder sehr reduziert bedient werden.

Sie fürchten, dass es bald noch viel schlimmer werden wird. Denn schon jetzt werden Jahr für Jahr Hunderte von Kilometern stillgelegt. Die Strecken verfallen. Wie hier in Brandenburg, wo ausgerechnet auch der Ort Tiefensee vom Bahnverkehr abgehängt wurde. Hier rollt nichts mehr.

Dafür erwarten die Verkehrsverbünde, die auf dem Schienennetz

der Bahn fahren, für die Zukunft viel höhere Preise. Denn wie jedem börsennotierten Unternehmen muss es der privatisierten Bahn um möglichst hohe Rendite gehen. So werden ganze Landstriche bahnfrei.

O-Ton Bernhard Wewers, BundesAG Schienenpersonen-nahverkehr:

Das sind auch Strecken, die 1000, 2000 Fahrgäste nur haben, die werden dann nicht mehr finanzierbar sein und das ist großer Teil der Strecken in der Fläche, das heißt ein Land wie Brandenburg oder ein Land wie Schleswig-Holstein – wo ich her komme – wird in der Fläche keinen Bahnverkehr mehr haben.

Die Bahn hat seit 1994 von ihren 42 000 Kilometern bereits 8000 Schienenkilometer stillgelegt. Weitere 9000 könnten in den nächsten Jahren bei einem Börsengang folgen, haben Nahverkehrsverbände ausgerechnet.

Auch im Fernverkehr wird schon heute alles eingestellt, was keine Gewinne einfährt. Viele deutsche Großstädte, wie Mönchengladbach, Siegen, Cottbus, Frankfurt/Oder haben keine Fernverbindungen mehr. Und das ist auch richtig so, sagt die Bahn.

O-Ton Otto Wiesheu, Vorstand Deutsche Bahn:

Hier ist die Bahn absolut dazu gezwungen, quasi sich wirtschaftlich zu verhalten. Man kann über Anreizverfahren eine Menge lösen – aber eine Bestandsgarantie für alle Strecken kann es und wird es nicht geben.

Ende letzten Jahres das Aus für den Intercity zwischen Nürnberg und Dresden. Das Ende der Franken-Sachsen-Magistrale.

O-Ton Zugführer:

Das dritte Mal, dass ich eine Linie einstelle und das langt jetzt.

Durch Hof rollt nach 158 Jahren der letzte Fernzug. Der Bürgermeister weiß, dass auf die Belange der Bürger keine Rücksicht genommen wird.

O-Ton Harald Fichtner, CSU Oberbürgermeister Hof:

Denken Sie nur an den Neubau der ICE-Strecke von München nach Nürnberg, wo Milliarden ausgegeben wurden, da hat man das Geld, im flachen Land hat man es offensichtlich nicht.

O-Ton Otto Wiesheu, Vorstand Deutsche Bahn:

Ich kann den Bürgermeistern nur sagen: Wir sorgen dafür, dass der Fernverkehrszug kommt, wenn sie dafür sorgen, dass genügend Leute einsteigen.

Eine Haltung, die Kritiker noch bestärkt.

Obwohl die Bahn bereits eine Aktiengesellschaft ist, gehört sie noch immer zu 100 Prozent dem Bund. Das soll sich jetzt ändern. Verkehrsminister Tiefensee und Bahnchef Mehdorn wollen die Deutsche Bahn zu einem internationalen Logistikkonzern ausbauen. Dafür brauchen sie Geld. Und das wollen sie sich an der Börse holen.

O-Ton Wolfgang Tiefensee, SPD Bundesverkehrsminister:

Wir wollen erreichen, dass die DB ihre hohe Qualität in Deutschland für die Personenkunden, aber auch für die Unternehmen, die Güter transportieren, hält und verbessert und gleichzeitig im Wettbewerb eines größer werdenden, offener werdenden Europas besteht. Dazu braucht die Deutsche Bahn AG Geld.

O-Ton Professor Christian Böttger, FH für Technik und Wirtschaft, Berlin:

Die DB möchte weiterhin Unternehmen kaufen. Allerdings sind das Unternehmen, die eben nichts zu tun haben mit dem deutschen Eisenbahnnetz und Eisenbahnverkehr, sondern eben weiterhin Unternehmen, die Schifffahrtslinien zwischen China und den USA betreiben oder LKW-Verkehr in Portugal. Und dafür wird in der Tat weiteres Geld benötigt, wenn man bei der Konsolidierung in der Logistikbranche mitspielen will, aber es ist also nichts, wovon der deutsche Bahnkunde irgendetwas hätte.

Die Pläne von Tiefensee treffen auch bei Parteifreunden auf Unverständnis. So bei Thilo Sarrazin, Ex-Bahnmanager, heute Berliner Finanzsenator.

O-Ton Thilo Sarrazin, SPD Finanzsenator Berlin:

Was Tiefensee motiviert, das ist mir rätselhaft. Ich kann nur vermuten, so ein bisschen ostdeutsches Kombinatendenken ist da mit dabei. Wir schaffen den Globalplayer oder sonst irgendetwas – ich weiß es nicht.

Um sein Privatisierungsziel zu erreichen, haben sich der Minister und sein Bahnchef Mehdorn einen Trick ausgedacht.

49 Prozent der Bahn AG sollen an private Investoren verkauft

werden. 51 Prozent bleiben beim Bund. Das Schienennetz soll zu 100 Prozent beim Bund bleiben – wird aber komplett der privatisierten Bahn überlassen. Erklärungsversuche:

O-Ton Wolfgang Tiefensee, SPD Bundesverkehrsminister:
Das Netz bleibt zu 100 Prozent im Besitz des Bundes – kein Investor hat nur Zugriff auf einen Kilometer Netz, immer entscheidet das Bundesland, entscheidet der Bund, wie mit dem Netz umgegangen wird.

Stimmt nicht, sagen Kritiker. Die Bahn bekomme das wirtschaftliche Eigentum am Netz und bestimme auch, wer, wo, wann fährt.

Trotzdem will der Verkehrsminister der börsennotierten Bahn das Schienennetz überlassen. Experten sagen nach den Erfahrungen in anderen Ländern voraus: Die Bahn werde dann nicht mehr in das Schienennetz investieren, um höhere Gewinne zu erzielen.

O-Ton Professor Christian Böttger, FH für Technik und Wirtschaft, Berlin:

Das heißt, man schüttet die Substanz des Netzes eigentlich über die Jahre verteilt an die Investoren aus und wenn das Netz dann nach einigen Jahren heruntergekommen ist, dann wird man an den Bund herantreten und sagen, ja, das Netz ist in schlechtem Zustand und jetzt musst du bitte wieder einsteigen. Und das ist die grundgesetzliche Verpflichtung des Bundes, dieses dann auch zu tun.

Schon lange spart die Bahn für den Börsengang. Mit verheerenden Folgen: Eine Eisenbahnbrücke am Rande Berlins, 25 000 Pendler fahren hier täglich.

O-Ton Hans-Werner Franz, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg:

Sie sehen hier eine Brücke, die in einem schlechten Zustand ist. Wir haben hier Sicherungstechnik angebracht, damit die wirklich stabilisiert wird. Die Bahn sagt, das ist Normalzustand. Die Brücke ist gesichert, sie fällt nicht zusammen. Und wir halten das einfach für nicht zweckmäßig und finden sehr bedauerlich, dass hier nichts passiert und dass das gegenüber der Bundesregierung dargestellt wird, als sei die Brücke in Ordnung.

Die Bahn macht nur das Allernötigste. Und private Investoren – sagen die Verkehrsverbünde – würden das Schienennetz noch weiter verfallen lassen.

Gerade mal vier bis acht Milliarden Euro müssten sie an der Börse

für die Bahn zahlen. Für Thilo Sarrazin eine Verschleuderung von Volksvermögen.

O-Ton Thilo Sarrazin, SPD Finanzsenator Berlin:

Das was an Infrastruktur da steht und liegt, ja, das ist letztlich – ich sag mal - Eigentum des Volkes, das ist Volksvermögen im besten Sinne. Das ist so geschaffen worden und das kann man dann nicht in private Hände geben.

180 Milliarden sei die Bahn tatsächlich wert, schätzt der Berliner Finanzsenator. Für höchstens acht Milliarden soll sie unter den Hammer.

Abmoderation:

In Großbritannien ist mittlerweile unbestritten, dass die Privatisierung der Bahn mehr geschadet als genutzt hat. Nach vielen schweren Unglücken wurde die Privatisierung des Schienennetzes wieder rückgängig gemacht.

Zur Beachtung: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins.