

Zusammenfassung

„Der geplante Verkauf der Deutschen Bahn“

Ein Vortrag vom 20.06.07, 19.30h, Hörsaal 1100, TUM

Prof. Wolfgang Hesse und Prof. Karl-Dieter Bodack, langjähriger DB-Mitarbeiter

Den Vortrag beginnt Prof. Bodack:

- Vor der Fusion der ehem. Bundesbahn zur DB gab es schwere Verlustgeschäfte, danach große Gewinne.
- Diese Erfolgsstory ist zurückzuführen auf die zeitgleiche Verdopplung der staatl. Nahverkehrszuschüsse und der Übernahme von 34 Mrd. € Schulden durch den Staat.
- Im Zuge des Neoliberalismusdenkens ist geplant, dass diese wirtschaftlich erfolgreiche Bahn nun an die Börse geht (= verkauft wird). Dies würde weitere Gewinnsteigerungen ermöglichen und die Expansion bes. in Afrika und Australien ermöglichen (konkret ist z. B. die Übernahme des saudischen Schienennetzes geplant). Außerdem möchte der Bund die Bahn nach Meinung der Referenten gerne „loswerden“: Zum einen würde er dadurch einen unangenehmen Krisenherd loswerden (der Bund erhält jährlich ziemlich viele Klagen allein wegen Säumnissen der Bahn), zum anderen würde er durch die Privatisierung seinem Auftrag der Monopolerschlagung gerecht werden (In GB ist das übrigens durchgeführt worden und hoffnungslos danebengegangen. Bei der Telekom hat das funktioniert, aber nach Meinung der Referenten schließen Bahn und auch Strom einen Konkurrenzmarkt aus.).
- Die Bahn ist allerdings um ein Vielfaches unrentabler als andere Wirtschaftsunternehmen (Autokonzerne z. B.) und so sind Investoren nur dann zu finden, wenn ein großer Teil der Bahn de facto verschenkt wird (was aber wiederum verfassungswidrig ist).
- Durch die Privatisierung wird die steuerliche Belastung noch mehr erhöht.
- Die Bahn geht derzeit einen Weg, der wirtschaftlich bedenklich ist:
 - Man setzt aus Prestige Gründen auf wenige, sehr schnelle Strecken (sog. Hochgeschwindigkeitsstrecken, z. B. München-Nürnberg). Der Transrapid wäre im Übrigen auch so ein Hochgeschwindigkeitszug.
 - Diese sind aber alle ein eindeutiges Verlustgeschäft, weil der Investitionspreis so hoch ist und es nur wenigen Verbrauchern Vorteile bringt.
 - Man würde den Bedürfnissen der Verbraucher mehr entgegenkommen, wenn man mehr in den regionalen Bereich investieren würde (um die neuen Trassen finanzieren zu können, wurden sämtliche Interregionalbahnen abgeschafft).
 - Außerdem müssen weitere Einsparungen (Arbeitsplätze, Service, Komfort) für die Trassen in Kauf genommen werden.

Weitere Informationen sind zu finden unter:

www.DeineBahn.de

www.BuergerbahnStattBoersenbahn.de

Hier übernimmt Prof. Hesse:

- Einen gelungenen Weg beschreibt die Schweiz:
 - Man hat das Schienennetz nach dem Fahrplan gestaltet, nicht andersherum.
 - Der Fahrplan sieht folgendermaßen aus: An einem Knotenpunkt kommen alle Züge aus allen Richtungen gleichzeitig an. Nach kurzer Standpause (Umsteigen etc.) fahren sie dann alle gleichzeitig wieder ab. Das Schienennetz wurde dementsprechend so umgebaut, dass die Fahrdauer zwischen zwei Knotenpunkten jeweils eine halbe oder eine Stunde, als gleichlang ist.
 - Überall fahren gleichzeitig die Züge ein und los. Wenn das konsequent durchgeführt wird, dann entstehen auch keine zusätzlichen Wartezeiten. Durch die Umstellung allein

wurde die Fahrzeit um 12% gesenkt und die Anzahl der Züge um 14% erhöht (ohne das neue Züge ins Netz gingen; die alten wurden einfach effizienter genutzt).

- Man entspricht in der Schweiz (die übrigens eine ähnliche Bevölkerungsverteilung hat wie Dtl., nämlich flächenverteilt, anders als z. B. in Fr, wo die Bevölkerung eher zentrenverteilt ist) somit den regionalen Ansprüchen der Verbraucher.
- Die Bahn wird in der Schweiz erheblich mehr genutzt als in Dtl. (>150%) und genießt die ca. zehnfache Anerkennung.

Zu diesem Thema passt der Film „Bahn unterm Hammer“, an dem die beiden Professoren mitgearbeitet haben. Dieser ist auf der oben angegebenen Internetseite zu erwerben und evtl. wird sich das AEG diesen anschaffen. Zumindest war eine Lehrerin (Fr. Eberl), die ich auf dem Vortrag getroffen habe, sehr davon angetan.