

Unfallgefahr

Betreten für Unbefugte verboten.

Bei Schnee und Eis wird nicht gestreut und nicht geräumt.

Bahnanlage



**Bündnis
Bahn für Alle**

Zuweilen wird gefordert, dass sich der Fahrgastverband PRO BAHN dem Aktionsbündnis „Bahn für alle“ anschließen solle. Doch eine Analyse ergibt: „Bahn für alle“ argumentiert ideologisch und will eine andere Gesellschaft. PRO BAHN argumentiert pragmatisch und vertritt Verbraucherinteressen – unabhängig vom politischen Standpunkt der Fahrgäste.

Ideologie versus Verbraucherinteressen

„Bahn für alle“ oder: Die Irrtümer des Winfried Wolf

„**B**ahn für alle“ hat mit Aktionen und Stellungnahmen in der Diskussion über die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG – plakativ auch „Börsengang“ genannt – einiges Aufsehen erregt. Ein Blick in die Struktur der Mitgliedsverbände von „Bahn für alle“ zeigt, dass das politische Spektrum der Mitgliedsorganisationen einseitig ist: Der Schwerpunkt liegt im linken politischen Spektrum, zum Teil weit. Bahnorientierte Kreise der Nutzer, der Mitarbeiter und der Zulieferer fehlen weitgehend. Auch das politisch-ökologisch orientierte Spektrum der Gesellschaft hält Abstand zu „Bahn für alle“.

Liest man bei „Bahn für alle“ die verfolgten Ziele und Argumente nach, so geht der Weg an einem Namen nicht vor-

bei: Dr. Winfried Wolf. Die „12 Argumente gegen den Börsengang“ sind genauso aus seiner Feder wie das Papier „Europa-Verkehrswende – Jetzt!“ aus dem Jahre 2009. Er schrieb auch einen Band „In den letzten Zügen“, der als „Basistext“ von Attac im Jahre 2006 herausgegeben wurde. Auch für die Gruppe „Bürgerbahn statt Börsenwahn“ fungiert Wolf als Sprecher.

Der Politikwissenschaftler Winfried Wolf, Jahrgang 1949, kam als Parteilooser für die PDS 1994 in den Bundestag, dem er bis 2002 angehörte. Von 1997 bis 2004 war er PDS-Mitglied und gehörte dort zum linksideologischen Rand. 2005 wechselte er wegen Differenzen mit der PDS zur WASG.

Seit 2008 ist Wolf Chefredakteur der linken Wirtschaftszeitschrift Lunapark21.

Staatsbahn als Allheilmittel

Die Thesen Wolfs lassen sich in einem Satz zusammenfassen: „Staatsbahn ist gut – Privatbahn ist schlecht.“ Von dieser ein-



Wie viel Ideologie enthält dieser Band?



Dividenden aus Stationsentgelten: eine Fehlentwicklung.



Komfort für den Beförderungsfall. Wie bringt man Staatsbahnen zu einer anderen Einstellung?

fachen Formel wird alles weitere abgeleitet. Geschichtliche Entwicklungen stellt Wolf so dar, dass sie seine These stützen. Wolf ist ein erfahrener Autor, dem es gelingt, seine ideologische Festlegung auf radikales sozialistisches Gedankengut weitgehend zu verbergen. Das gelingt bei der ‚Argumentation zum Börsengang der Deutschen Bahn AG besonders gut.

Zu diesen Thesen gehören die Aussagen:

- Die Staatsbahn müsse ein integriertes Unternehmen sein, das Netz und Verkehr einschließlich Traktionsmitteln beherrscht.
- Die Nachteile eines Wettbewerbs im eigenwirtschaftlichen Bereich des Schienenverkehrs seien nur durch eine Staatsbahn zu beseitigen.
- Wettbewerb im Regionalverkehr sei nur über Sozialdumping möglich.
- Verkehr müsse so billig wie möglich sein.

Diese Thesen finden sich teils offen in Wolfs Schriften, teilweise aber auch nur verkleinert in seinen Büchern.

Ein grundlegender Widerspruch von Wolf ist bereits die These, dass Staatsbahn an sich gut sei. Wettbewerb hat Schattenseiten, daran besteht kein Zweifel. Aber Wettbewerb hat auch seine positiven Seiten: Er fördert Kreativität, Leistungsbereitschaft und technische Innovation. Staatsunternehmen als Monopol sind hingegen Machtfaktoren. Der Machtfaktor Eisenbahn wird für den Staat um so wichtiger, je mehr Fahrgäste und Güter auf die Beförderung auf der Schiene angewiesen sind. Dieser Machtfaktor lässt sich vielfältig missbrauchen, beispielsweise zur verdeckten Besteuerung des Schienenverkehrs für andere Zwecke oder zur

Versorgung von Regierungs- und Parteifreunden mit gut bezahlten Posten oder zum Erhalt von Arbeitsplätzen, die eigentlich überflüssig sind, oder im schlimmeren Falle zur Kriegführung.

Totalitäre Staaten entziehen sich dem Wählerwillen und auch der Kritik durch freie Presse und Medien. Sie entziehen daher auch die Staatsbahn und deren Qualität der Kritik. Der Sozialismus, ob chinesischer oder sowjetischer Prägung, bot und bietet Eisenbahn oft in so schlechter Qualität und in nicht ausreichender Quantität an, dass die Menschen auf individuelle Verkehrsmittel ausweichen, sobald sie dazu die wirtschaftlichen Möglichkeiten haben. Gleiches gilt für die nicht demokratischen Staaten in Afrika und Südamerika.

In demokratischen Staaten ist die Staatsbahn abhängig von der Mehrheitsmeinung. Sagt die Mehrheitsmeinung, das Öl billig und unbegrenzt verfügbar ist, so wird die Staatsbahn vernachlässigt. Doch letztlich ist die Frage, wie gut der öffentliche Verkehr ist, nicht von der Staatsform abhängig, sondern von dem jeweiligen Zeitgeist und von den ökonomischen Rahmenbedingungen.

Sicher ist: Eine Staatsbahn ist kein selbstständiger Interessenfaktor im öffentlichen Leben. Staatsbahnen streiten nicht gegen die Regierungen, wenn die Rahmenbedingungen für sie ungünstig oder gar ungerecht sind. Das gilt selbst für die „Börsenbahn“ nach dem Zuschnitt von Ex-DB-Chef Dr. Hartmut Mehdorn.

Fazit: Eine Staatsbahn ist nie besser als der Staat, dem sie gehört. Solange es Privateigentum an Straßenfahrzeugen, Flugzeuge und Schiffe gibt, ist eine integrierte Staatsbahn anderen Verkehrsmittel-Systemen politisch unterlegen.

Die „integrierte Bahn“

Die integrierte Staatsbahn, die Netz und Betriebsmittel beherrscht, ist ein Eckpfeiler der Argumente Wolfs. Doch bereits der Blick in die Praxis, wie sie unter den integrierten Staatsbahnen bestand, zeigt, dass Eigentümer der Fahrzeuge und des Netzes nicht identisch sein müssen: Güterwagen wurden unter den europäischen Bahnen schon sehr lange ausgetauscht. Fernreisezüge werden an den Grenzen an die Nachbarbahnen übergeben. Regionale und private Unternehmen konnten die Gleise der Staatsbahn befahren. Einschränkungen waren immer politisch motiviert oder durch national unterschiedliche Entwicklungen verursacht, nicht aber technisch bedingt. Oft verhinderte gerade die Eifersucht der großen Staatsbahn gegenüber den „Kleinbahnen“ sinnvolle Kooperationen.

Mit dem Jahrzehnt der Bahnreformen hat sich die Situation nicht grundlegend geändert. Der freie Netzzugang ist vielmehr nur die Beseitigung nationaler Hemmnisse. Möglich geworden ist er durch das digitale Zeitalter, dass die Übermittlung und Verarbeitung der erforderlichen Daten möglich gemacht hat.

Offenbar dämmert es bei „Bahn für alle“, dass die Zeit der Monokultur der Staatsbahn vorbei ist. Denn in den Thesen von „Bahn für alle“ findet sich die Aussage, dass „dezentrale staatliche Systeme“ einer „zentralen Staatsbahn“ vorzuziehen seien. Eine weitergehende Auseinandersetzung mit dieser Erkenntnis ist allerdings nicht zu finden. Fordert „Bahn für alle“ den Rückkehr zu Länderbahnen? Nur diese ließen sich mit der Forderung nach integrierten Bahnunternehmen ver-

einbaren. Jede andere Form der Organisation führt zwangsläufig zu aufgeteilten Bahnsystemen, bei denen Züge des einen Unternehmens auf den Schienen eines anderen Unternehmens fahren. Werden aber auf diese Weise Schienennetz und Verkehrsunternehmen getrennt und eine Vielfalt von Verkehrsunternehmen auf derselben Schiene zugelassen werden, so wird die Forderung nach dem „integrierten Bahnunternehmen“ ad absurdum geführt.

Von den Befürwortern der integrierten Bahnunternehmen wird auf den Wegfall von Synergieeffekten durch die Trennung von Netz und Verkehrsunternehmen hingewiesen. Zum einen ist fraglich, wie groß diese Effekte im digitalen Zeitalter noch sind, zum anderen fallen sie weg, sobald ein Zug die Schienen seines Unternehmens verlässt. Und schließlich werden diese Synergien dadurch aufgefressen, dass die integrierte Staatsbahn bei der Lobbyarbeit für ihre Interessen gegenüber den nicht integrierten Verkehrssystemen im Nachteil ist und daher nicht um gerechte Rahmenbedingungen oder staatlich subventionierte Infrastruktur kämpfen kann.

Fazit: Der Erhalt oder die Wiederherstellung der integrierten Staatsbahn dient nicht den Interessen ihrer Nutzer.

Das gilt erst recht im vereinten Europa. Eisenbahner und Verkehrswissenschaftler, die nicht von einer politischen Richtung gesteuert waren oder sind, haben schon immer über nationale Grenzen hinaus gedacht. Das begann mit den Vorschlägen von Friedrich List für ein weiträumiges Schienennetz zur Zeit der deutschen Kleinstaaterei. Der Wille der Eisenbahner und Verkehrsexperten mündete, als die

nationale Verstaatlichung großer privater Bahnen in Europa beendet war, in der Gründung des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC, der das Ziel hatte, den grenzüberschreitenden Verkehr im kleinräumigen Europa zu erleichtern. Die Eisenbahnen nahmen mit ihrer gemeinsamen Organisation eine Entwicklung vorweg, die durch das Denken der Nationalstaaten zu dieser Zeit noch nicht möglich war: grenzenlosen Verkehr.

Daher sind die leistungsfähigsten Eisenbahnen innerhalb von Nationalstaaten zu finden und besonders dort, wo eine Verkehrsart vorherrscht: im Personenverkehr in Japan, im Güterverkehr in den USA. Die Kleinräumigkeit der europäischen Nationalstaaten bremst den grenzüberschreitenden Güterverkehr aus und zersplittert die technische Entwicklung im Personenverkehr. Die nationalen Regierungen behindern diesen grenzenlosen Verkehr bis heute auf der Schiene durch ihren Einfluss auf ihre Staatsbahnen. Ist also der Erhalt einer nationalen Staatsbahn ein sinnvolles Ziel an sich, wenn es um mehr und besseren Verkehr zu günstigeren Preisen geht?

Fazit: Nationale Staatsbahnen haben sich in der Geschichte als wesentliches Hindernis für den freizügigen grenzüberschreitenden Schienenverkehr erwiesen und im vereinten Europa überlebt.

Ein Druck zum Sozialdumping im Personenverkehr entsteht nicht erst durch den Wettbewerb von Unternehmen, sondern aus einer ganz anderen Richtung: Öffentlicher Verkehr ist Dienstleistung und wird durch bezahlte Arbeit geleistet, die wiederum mit Sozialabgaben belastet ist. Die Fahrer im Individualverkehr mit dem eigen-

en Auto tun dies hingegen weitgehend unbezahlt und unbelastet von Sozialabgaben. Die Wirkung ist die gleiche wie die von Heimwerken und Schwarzarbeit nach Feierabend. Solange Energie billig ist und die externen Kosten des Autoverkehrs nicht auf die Nutzer dieses Systems umgelegt werden, wird sich daran nichts ändern. Die Forderung nach einer Staatsbahn kuriert mithin an Symptomen, ohne das eigentliche Problem zu benennen.

Richtig wäre die Forderung nach gerechten Wettbewerbsbedingungen am Verkehrsmarkt. Doch diese Antwort wird von „Bahn für alle“ nicht erhoben, weil von vornherein Staatswirtschaft für besser gehalten wird als Privatwirtschaft.

Die von Wolf für „Bahn für alle“ formulierten Thesen wenden sich ausdrücklich gegen Wettbewerb bei der Eisenbahn als Quelle für Sozialdumping. Es trifft zu, dass die Lohnkosten in den Wettbewerbsverfahren der vergangenen Jahre eine erhebliche Rolle gespielt haben. Doch es hat auch eine Rolle gespielt, dass in Deutschland ein erhebliches Gefälle bei Löhnen und Lebenshaltungskosten besteht. Das führt dazu, dass ein Lokführer mit einem bestimmten Gehalt in der Lausitz ordentlich verdient, während er in München vom gleichen Geld nicht überleben kann. Eine Staatsbahn mit einem einheitlichen Lohngefüge kann diese Unterschiede nicht berücksichtigen.

Die neueste Entwicklung zeigt, dass die Tarifpartner durchaus in der Lage sind, das Problem anzugehen. Die Chancen, dass sich die Arbeitnehmer effektiv organisieren, sind bei der Eisenbahn weitaus größer als in anderen Wirtschaftsbereichen. Gegen Missbrauch können Mindestlöhne verordnet werden.



Problem Sozialdumping: In der Lausitz gewann der Anbieter die Ausschreibung, der die geringsten Löhne zahlt. Jetzt wird verhandelt. Ist die Staatsbahn noch eine sinnvolle Alternative?



Bahn für alle zu günstigen Preisen? Die DB versucht es – aber das gilt nicht jederzeit.

Fazit: Gerechte Löhne für Eisenbahner lassen sich anders erreichen als durch eine Staatsbahn.

Öffentlicher Verkehr: Billig um jeden Preis?

Wolf fordert billigen öffentlichen Verkehr und schreibt zur Begründung:

Öffentliches Eigentum soll in der Regel auch den Schutz der Menschen garantieren, die in der kapitalistischen Gesellschaft „schwach“ sind bzw. in einer schwachen Position gehalten werden. Wasser in öffentlichem Eigentum bedeutet, dass dieses als Allgemeingut und als elementares Lebensmittel allen zu Gute kommen und daher einen niedrigen Preis haben muss. Öffentliche Verkehrsmittel haben eine vergleichbare Bedeutung für Mobilität: Die Beweglichkeit als Allgemeingut muss gratis oder zu einem niedrigen, akzeptablen Preis zu haben sein (optimal ist zum Beispiel, wenn alle wichtigen Mobilitätsziele vom Wohnort aus zu Fuß erreicht werden können). Angesichts einer vom Auto dominierten Gesellschaft heißt dies auch, dass Verkehrsmittel in öffentlichem Eigentum eine preislich erschwingliche Alternative darstellen müssen. Und sie müssen für alle und grundsätzlich überall zur Verfügung stehen.

Zwar macht erschwingliche Mobilität die Teilhabe an Kontakten, Versorgung, Gütern und Kultur leichter und für alle Bevölkerungskreise möglich. Aber billige Mobilität mit anderen Verkehrsmitteln als denen, die mit Eigenkraft angetrieben werden (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren), führt dazu, dass mehr Mobilität erzeugt wird.

Damit wird auch mehr Energie und Platz verbraucht und mehr Lärm produziert. Das gilt auch für den öffentlichen Verkehr. Eigentlich müssten die Umweltverbände, die bei „Bahn für alle“ mitarbeiten, gegen die Forderung nach billigem öffentlichen Verkehr auf die Barrikaden gehen. Sie tun es nur deswegen nicht, weil der öffentliche Personenverkehr im Verhältnis zum ausufernden Autoverkehr das kleinere Übel ist.

Das Problem ist nicht, dass öffentlicher Verkehr zu teuer ist, sondern dass Individualverkehr zu billig ist. Kostenwahrheit im Verkehr taucht aber unter den Forderungen von „Bahn für alle“ nicht an herausragender Stelle auf.

Fazit: Billiger öffentlicher Verkehr löst nicht die Probleme, die dadurch entstehen, dass motorisierter Individualverkehr seine wahren Kosten nicht deckt.

„Bahn für alle“: Keine ÖPNV-Subventionen!

Wolf tritt gegen Sozialdumping ein. Zugleich fordert Wolf an anderer Stelle billigen öffentlichen Verkehr. Und an einer dritten Stelle findet sich ein ausdrückliches Plädoyer von „Bahn für alle“ gegen Subventionen des Schienen-Regional- und Nahverkehrs, wie er derzeit Praxis in Deutschland ist. Wie passt das zusammen?

Hohe Löhne bei gleichzeitig niedrigen Preisen treibt den öffentlichen Verkehr in die Abhängigkeit von Subventionen. Diese Subventionen können in zweierlei Form erbracht werden: als Zuschuss an eine defizitäre Staatsbahn oder als Zuschuss an Privatunternehmen. „Bahn für alle“ tritt gegen Subventionen ein, weil sie in Gewinne von Privatunternehmen fließen können. Ausgeblendet wird dabei, dass

Subventionen an ein Staatsunternehmen genauso fehlgeleitet werden können. Entscheidend ist daher nicht, an wen die Subvention fließt, sondern ob kontrolliert wird, was dafür geleistet wird. Die praktische Erfahrung in Deutschland lautet: Erst die Rolle der Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs hat zu Qualitätskontrollen und Qualitätsverbesserung geführt. Solange diese Qualitätssicherung funktioniert, ist es aus Sicht der Fahrgäste gleich, ob ein Staatsunternehmen oder ein Privatunternehmen ist.

Fazit: Bahnunternehmen in öffentlichem Eigentum als Mitbewerber können hilfreich sein, um den Wettbewerb funktionsfähig zu erhalten und übermäßige Gewinne durch private Monopole zu verhindern. Das Fehlen von privaten Unternehmen fördert aber Fehlentwicklungen beim Staatsunternehmen.

Die hier aufgezeigte Kritik wird gern als Eintreten für die weitere Privatisierung der Deutschen Bahn AG gelesen. Doch davon ist PRO BAHN weit entfernt. PRO BAHN hat sich zur Frage des Börsengangs der Deutschen Bahn AG so festgelegt:

– Erstens: „Das Schienennetz muss staatlich bleiben.“

Denn das Schienennetz ist ein natürliches Monopol, weil kein zweites hergestellt werden kann. Natürliche Monopole müssen staatlich kontrolliert bleiben. Diese Position hat PRO BAHN bereits im Jahre 2000 entwickelt, lange bevor sich andere Börsengang-Gegner formierten. Diese Position ist heute auch in Kreisen der gewerblichen Wirtschaft, der verladenden Unternehmen und bei der Mehrheit der Parteien verbreitet und konsensfähig.

– Zweitens: „Die Trennung von Netz-Eigentum und Verkehrsunternehmen ist nicht nur möglich, sondern sinnvoll. Es gibt weder technische noch wirtschaftlich zwingende Gründe dagegen. Die Trennung hat den entscheidenden Vorteil, dass sich von einander unabhängige Verkehrs- und Netzunternehmen beaufsichtigen.“

Aus diesen zwei Punkten ergibt sich ein Dritter: Ob die Verkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG materiell privatisiert werden können und sollen, hängt von den Rahmenbedingungen ab, die die EU und der deutsche Staat setzen.

Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen spricht einiges gegen eine materielle Privatisierung der Verkehrsunternehmen der DB AG. Große Wettbewerber der DB – gerade auch im Güterverkehr – sind staatliche Unternehmen. Der Schienenfernverkehr scheint wegen des hohen In-

vestitionsrisikos ein faktisches Monopol zu sein. Für den Regionalverkehr gilt das in gleicher Weise, aber hier schafft Ausschreibungswettbewerb andere Bedingungen. Beim Staatseigentum an Güterverkehrsunternehmen geht es hingegen um wirtschaftliche Machtkämpfe im euro-

päischen und internationalen Rahmen.

Wolf beschreibt die gegenwärtigen Probleme der Eisenbahn analytisch zutreffend, allerdings mit zielgerichteter Einseitigkeit. Seine Lösungsansätze folgen nicht aus der Analyse, sondern sie folgen aus seiner ideologischen Einstellung.

Wolf stellt die Forderung nach dem Erhalt der nationalen integrierten Staatsbahn auf, um sie zum Instrument zur Schaffung eines anderen Staats zu machen. Nach seiner Vorstellung ist Staatswirtschaft an sich gut, Privatwirtschaft an sich schlecht. Dahinter steht der Glaube, dass ein ideales sozialistisches System einen gerechten Staat mit gerechter Teilhabe schaffen würde und den kapitalistischen Auswüchsen, über die wir derzeit klagen, Einhalt gebieten könne. Das kann man glauben – aber in einer demokratischen Gesellschaft muss man das nicht.

Ideologisch begründete Ziele darf und soll ein Fahrgastverband, der Verbraucherinteressen vertritt, nicht vertreten, denn Verbraucher repräsentieren ein breites Spektrum von politischen Grundüberzeugungen. Vor allem aber ersetzen ideologisch begründete Ziele nicht eine pragmatische Politik des Machbaren, für die Mehrheiten erreichbar sind, ohne gleich einen anderen Staat zu wünschen. Dafür sind Demokratie, Meinungsfreiheit und Versammlungsfreiheit die Garanten und nicht eine Staatsbahn. *Rainer Engel*

Dieser Beitrag wurde namens und im Auftrag des PRO-BAHN-Bundesvorstandes verfasst.



„Bahn für alle“

fordert den Erhalt der Staatsbahn

fordert eine integrierte Staatsbahn

lehnt Wettbewerb und nichtstaatliche Verkehrsunternehmen ab

lehnt Gewinne von privater Unternehmen aus Fahrgeldern und Subventionen ab

fordert Staatsbahnen als Garant gegen Sozialdumping

fordert „erschwinglichen“ öffentlichen Verkehr

hält Staatswirtschaft grundsätzlich für besser als Privatwirtschaft

lehnt einen Börsengang der DB generell ab

PRO BAHN

fordert ein staatliches Schienennetz

hält die Trennung von Netzeigentum und Verkehrsunternehmen für politisch sinnvoll

hält private Verkehrsunternehmen für einen wichtigen Bestandteil des Verkehrsmarktes in der Europäischen Union

sieht überhöhte Gewinne von Privatunternehmen genauso kritisch wie sachfremd verwendete Subventionen an Staatsbahnen, hält die Vergabe von Subventionen im Wettbewerb aber für sinnvoll

tritt gegen Sozialdumping ein, hält aber Mindestlöhne, Tariftreue und Tarifverträge für geeignet, Sozialdumping zu verhindern

fordert Kostenwahrheit im Verkehr und gerechte Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger

hält Staatswirtschaft nur dort für notwendig, wo Monopole bestehen

hat dem Börsengang des integrierten DB-Konzerns abgelehnt und steht dem Börsengang der DB-Verkehrsunternehmen kritisch gegenüber, diskutiert aber differenziert