

# Bündnis Bahn für Alle

Frühjahr/Sommer 2022

## Die Strukturreform als neoliberalere Schockstrategie



Foto: Katrin Kusche

### Inhalt

**Die Strukturreform als neoliberale Schockstrategie**  
Seite I

**Was hat die Ampel mit der Bahn vor?**  
Seite II

**Kanada zum Bettler machen?**  
Seite II

**Wettbewerb oder Daseinsvorsorge**  
Seite III

**Das ist unsre Bahn**  
Seite IV

**Aufruf an Olaf Scholz jetzt unterschreiben: Zerschlagung stoppen, Privatisierung verhindern**  
Seite IV

**Klimaverträglich auf Schienenkurs: Was macht Bahn für Alle?**  
Seite IV

In verfahrenen, strategisch selbst verschuldeten Situationen bezeichnen Politiker:innen unpopuläre Veränderungen gern als alternativlos. Und sie nutzen die Lage aus, um mit Schockstrategien neoliberale Veränderungen zu erzwingen. Mit der Bahnreform 1994 hat die Mehrheit der Parlamentarier:innen den Bahnverkehr in Deutschland einer solchen Schocktherapie unterzogen, aber sie ist noch nicht vollendet. Mit dem Koalitionsvertrag setzt die Ampel-Regierung erneut den neoliberalen Hammer bei der Deutschen Bahn AG an. | **Carl Waßmuth**

Zwei alte Freunde treffen sich, sagt der eine: „Du kannst Dir nicht vorstellen, was mir neulich in der Bahn passiert ist...“ Unterbricht ihn der andere: „Doch.“ Dieser Witz thematisiert, dass bei der Deutschen Bahn vieles im Argen liegt. So viel, dass es unvorstellbar erscheint, dass es eine schlimme Sache gibt, die man dort noch nicht erlebt hat. Eine solche Sicht ist typisch für Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die einerseits vom Staat stark vernachlässigt wurden, andererseits weitgehend der Kontrolle oder Steuerung durch Bürger:innen, Kund:innen und Steuerzahlende entzogen sind. Es bildet sich eine Art Konsens: Es ist schlecht, und man kann nichts machen. Diese Art von Fatalismus wird oft von vielen Menschen geteilt, entspricht die zugehörige Sicht doch dem gefühlten Erleben, zum Beispiel beim Bahnfahren.

Für politische Bewegungen, die etwas verändern wollen, ist ein solcher Fatalismus allerdings Teil des Problems, nicht der Lösung. Denn fatalistische Grundstimmungen werden gern genutzt, um mit

Schockstrategien neoliberale Veränderungen zu erzwingen, für die es in der Bevölkerung keine Mehrheiten gibt. Ein zu erwartender Widerstand wird geschwächt, weil sich viele sagen: Lass sie machen, schlimmer kann es nicht kommen. Hauptsache, es verändert sich etwas. Es gibt sogar Beispiele, bei denen Fatalismus im Vorfeld von Privatisierungen „von oben“ generiert wurde. Da wurde in Hannover ein Cellist Leiter eines Krankenhauses, das dann bald darauf privatisiert wurde. In Berlin managte ein Arzt die Berliner Wasserbetriebe und trieb die Beschäftigten dabei nahezu in den Wahnsinn – und in die Zustimmung zur Privatisierung. Ebenfalls in Berlin verantwortete ein Molekularbiologe als Bildungsminister erst eine Chaotisierung der Strukturen von Grundschulen und Kindergärten und stieß dann neoliberale Reformen an, welche die von ihm verursachten Probleme lösen sollten. Tatsächlich profitierten nur private Schulen, Kindergärten und Nachhilfedienste, deren Anteile in die Höhe schnellten und Investoren aus dem Ausland

anlockten. Vernachlässigung und Fatalismus folgen dann regelmäßig sieben typische Stufen: Zunächst werden die Abläufe ökonomisiert, betriebswirtschaftliche statt volkswirtschaftlicher Bilanzen rücken in den Mittelpunkt. Folgt dann im nächsten Schritt öffentliches Klagen über unzureichende Mittel und schlechte Qualität, wird die formelle Privatisierung betrieben. An eine Vernachlässigung der Infrastruktur schließt sich die „Daumenschraube“ Arbeitsplatzabbau an. Outsourcing, hochriskante Geschäfte jenseits der Kernaufgaben, rapide Anhebung der Preise und Gebühren gehen damit einher. Schließlich erfolgt die materielle Privatisierung mit jahrzehntelangem Abfluss öffentlicher Gelder an Anleger. Nach 15 bis 30 Jahren erfolgen dann ein teilweiser oder vollständiger Zusammenbruch der Funktionsfähigkeit und die Wiederverstaatlichung.

Im Bereich der Bahn zeichnet sich mit dem Koalitionsvertrag solch ein radikaler neoliberaler Umbruch ab. Die Wettbewerber jubeln. Die Bahnreform von 1994 hat schon

dazu geführt, dass fünf der sieben Stufen bereits durchlaufen wurden. Die materielle Privatisierung konnte allerdings verhindert werden, unter anderem auch durch massiven Widerstand, zu dem das Bündnis Bahn für Alle aufgerufen hatte. Es ist sicher auch diesem verhinderten Börsengang zu verdanken, dass ein Zusammenbruch der Funktionsfähigkeit nicht zu befürchten ist, selbst oder gerade in Pandemiezeiten. Die Bahn ist unpünktlich, der Service beklagenswert, die Preise sind hoch – aber sie fährt. Genau letzteres könnte sich mit der von der Ampel-Regierung im Koalitionsvertrag vorgesehenen Strukturreform nun ändern.

Aus dem populären Bahn-Fatalismus wird von der Bundesregierung abgeleitet, dass etwas mit den Strukturen nicht stimmt. Deswegen sollen die Infrastruktureinheiten DB Netz, DB Station und Service der Deutschen Bahn AG innerhalb des Konzerns zu einer neuen Sparte zusammengelegt werden. Wo es hakt, wird mit einem Wort ausgedrückt: Die neue Sparte soll „gemeinwohl-

orientiert“ sein. Mit anderen Worten: Man möchte das Versagen in der Steuerung der Bahn korrigieren, einer Steuerung, die bisher eben genau kein Gemeinwohl hervorgebracht hat. Diese Analyse ist richtig, wenn auch banal. Was würde wohl herauskommen, wenn man Beschäftigte, Fahrgäste und Gemeinderäte ländlicher Räume befragen würde, wie besser gesteuert werden kann? Vermutlich eine Orientierung auf Ziele wie Daseinsvorsorge, gute Arbeit und guter Service. Der aktuelle Plan, die Infrastruktureinheiten abzutrennen, würde hingegen eine schockartige Zerschlagung bedeuten. Statt der von so einer Reform Betroffenen würden als erste Berater wie McKinsey, KPMG oder PricewaterhouseCoopers über den Umbau bestimmen – genau wie bei dem 2017 beschlossenen Umbau im Autobahnsektor. Unter Bahnexperten herrscht weltweit in einem Punkt Einigkeit, und zwar über politische Präferenzen hinweg: Im System Bahn gibt es eine so enge Verzahnung des Betriebs der Züge mit dem Betrieb der Infrastruktur, dass eine Aufteilung der Zuständigkeiten die Effizienz der Bahn stets massiv schädigt. Die Zerschlagungskonsequenz aus dem Bahn-Fatalismus der Ampel ist brutal, und sie wird – sofern es nicht gelingt, das Vorhaben zu verhindern – die Bahn in Deutschland womöglich weitgehend zerstören.

# Was hat die Ampel mit der Bahn vor?

Pascal Zern und Katrin Kusche



Aktion von Bahn für Alle in Berlin | Foto: Bernhard Knierim

Inzwischen ist der neue Verkehrsminister Volker Wissing mehr als 100 Tage im Amt. Seine Bewährungszeit ist also abgelaufen, und die Linien seiner neuen Verkehrspolitik werden langsam sichtbar – oder besser: sollten sichtbar werden. Denn alles, was bislang aus dem frisch umbenannten Ministerium für Digitales und Verkehr zu hören ist, sieht nach einem Weiterwursteln in Andreas-Scheuer-Manier aus: keine Ideen, keine Ziele. Im Prinzip soll alles so weitergehen wie bisher – obwohl der Verkehr einer der Hauptverursacher der Klimakrise ist und als einziger Sektor den Kohlendioxidausstoß seit den 1990er Jahren kein Stück gesenkt hat. Selbst gegen kleine, aber wirkungsmächtige Maßnahmen wie das lange überfällige Autobahn-Tempolimit, das auf einen Schlag die Emission von 2,6 Millionen Tonnen Kohlendioxid pro Jahr vermeiden würde, verweigert sich Wissing standhaft. Stattdessen ist dem Minister bisher nur die Spritpreispbremse eingefallen, die den Autoverkehr künstlich billig hält.

Der Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition verspricht großspurig „Mehr Fortschritt wagen“. „Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen.“ Klingt gut, könnte aber wie ähnlich lautende Ziele der Vorgängerregierungen zu einer weiteren Notiz im Kapitel „verpasste Verkehrswende“ werden. Deutschland soll „Leitmarkt“ für Elektromobilität auf der Straße werden. Warum eigentlich nicht auf der Schiene? Entsprechend soll die Autoindustrie weitere großzügige Förderungen erhalten. Eine Verkehrswende ist das noch lange nicht. Verkehrsvermeidung? Oder wenigstens eine Verkehrsverlagerung von der Straße und aus der Luft auf den öffentlichen Verkehr plus Fahrrad- und Fußverkehr? Mit Minister Wissing nicht in Sicht.

Kürzlich brüstete sich Wissing im Bundestag, dass erstmals mehr Geld in das Schienennetz als in die Straße investiert werde, die Trendwende sei geschafft. Doch beim näheren Hinsehen entpuppte sich diese Behauptung als Lüge, denn das Ministerium hatte beim Schienennetz alle Planungskosten mit eingerechnet, diese bei der Straße jedoch in anderen Haushaltsposten versteckt. Rechnet man ehrlich nach, wird immer noch deutlich mehr Geld für die Straßeninfrastruktur investiert,

von weiteren Fördermitteln für die Branche ganz abgesehen. Von dem im Koalitionsvertrag versprochenen „Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040“, der die Weichen endlich in die richtige Richtung stellen könnte, ist ebenfalls noch nichts zu sehen. Und nicht einmal die versprochene Ausweitung der Lkw-Maut ist auf dem Weg.

Was hat die neue Bundesregierung aber mit der Bahn vor, die als klimafreundlichster Verkehrsträger sowohl Autofahrende als auch Fluggäste auf die Schiene locken müsste? In den Koalitionsverhandlungen hatte es Streit um das Thema gegeben, denn FDP und Grüne hätten den DB-Konzern gern ohne große Umschweife in eine staatliche Netzgesellschaft und rein privatwirtschaftliche Transportbetriebe zerschlagen, während die SPD weiter für den integrierten Konzern eintritt. Am Ende stand ein Kompromiss – mehr auf der Wortebene: Die Bahn-Infrastruktur soll vom Rest des DB-Konzerns wirtschaftlich getrennt und gemeinwohlorientiert geführt werden, aber innerhalb der öffentlichen DB bleiben. Noch. Gleich im nächsten Satz des Koalitionsvertrags bezeichnen sich die Koalitionspartner zu einem liberalisierten Bahn-Markt: „Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“ Das heißt am Ende nichts anderes, als den Konzern-Rest im Wettbewerb zu schrumpfen. Wie ausgerechnet damit das ebenfalls versprochene, durchaus ambitionierte Ziel einer Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personenverkehr zu schaffen sein soll, bleibt ein Geheimnis der Ampel-Koalitionäre. In den 1990er Jahren hatte die Idee, dass der Wettbewerb den Schienenverkehr besser machen würde, noch viele fasziniert. Heute sieht es nicht zuletzt nach immer mehr Problemen mit dem Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr bis hin zu Unternehmenspleiten – kürzlich der Fall Abellio – anders aus. Nur wenige außerhalb von FDP und Grünen glauben noch, dass immer mehr „Flixtrains“ die Bahn besser machen würden, das Gegenteil ist eher zu erwarten. Überdies ist die Idee eines Wettbewerbs zwischen vielen Bahnunternehmen auf einem staatlichen Schienennetz in Großbritannien gerade krachend gescheitert, wo nun nach viel Frust und Problemen wieder eine einheitliche staatliche Bahngesellschaft „Great British Rail“ aufgebaut wird.

Offen bleibt ohnehin, wie die unterschiedlichen Ziele unter einen Hut gebracht werden sollen – eine gemeinwohlorientierte Infrastruktur unter dem Dach einer gewinnorientierten Aktiengesellschaft, das klingt nach einer Quadratur des Kreises. Wie dieses Projekt umgesetzt werden soll, hat die Regierung noch nicht verraten. Zu wünschen wäre, dass die Synergien zwischen Infrastruktur und Betrieb bei einer solchen Konzernreform im Mittelpunkt stehen – aber dann wird die gewünschte Abgrenzung höchst unvollständig sein. Schon heute gibt es viele unnötige Schnittstellen im bereits stark fragmentierten DB-Konzern, die den Bahnverkehr teurer und schlechter machen und die dringend aufgehoben statt vertieft werden müssen. Aber ganz im Sinne der Wettbewerbsbefürworter steht die Trennung im Vordergrund, dürfte dann aber die Probleme und Ineffizienzen mit sich bringen, die eine Isolierung von Schienennetz und Betrieb immer wieder verursacht. Es ist sehr wahrscheinlich, dass eine solche Aufteilung innerhalb des Konzerns im Auftrag eines FDP-Ministers eine Vorbereitung auf eine vollständige Trennung von Infrastruktur und Betrieb sein wird – unter einer noch trennungsfreundlicheren nächsten Regierung.

Die große Frage bleibt, warum allein die Infrastruktursparten – mit aufwendigen Umstrukturierungen und absehbar problematischen Schnittstellen – gemeinwohlorientiert werden sollen und nicht gleich der ganze Konzern. Die privatwirtschaftlich organisierte DB AG krankt seit ihrer Gründung an dem Zielkonflikt zwischen der Gewinnerzielung einerseits und dem Wunsch nach einem attraktiven, zuverlässigen und bezahlbaren Bahnverkehr für alle Menschen und Güter im ganzen Land andererseits. Er könnte aufgehoben werden, wenn die Regierung die DB vom Ziel der Gewinnorientierung befreien und ganz auf einen guten Bahnverkehr ausrichten würde. Mit einem Wettbewerb passt das zumindest im Schienenpersonennahverkehr kaum zusammen. Die Schweizerischen Bundesbahnen machen schon lange vor, wie viel besser eine integrierte Bahn mit politischen Zielen funktioniert – im Sinne eines guten Bahnverkehrs, der Erreichbarkeit aller Regionen im Land und nicht zuletzt auch im Sinne des Klimas. Warum sollten wir nicht von erfolgreichen Vorbildern lernen, statt Fehler von Anderen zu wiederholen?

# Kanada zum Bettler machen?

Die Deutsche Bahn AG steigt in Toronto in eine Public-private-Partnership (PPP) ein. In Berlin wird gerade die S-Bahn als PPP ausgeschrieben. In beiden Fällen verlieren die Menschen vor Ort, während die Banken exorbitante Gewinne generieren. Wie geht das? | Carl Waßmuth

Es ist ein Riesencoup: Die Deutsche Bahn AG hat einen Auftrag für den Schienenpersonennahverkehr der Millionenstadt Toronto und der umliegenden Provinz in Ontario ergattert. Ein 450 Kilometer langes Streckennetz soll von der DB International Operations (DB IO) modernisiert und erweitert werden. Das Volumen des über 25 Jahre laufenden PPP-Vorhabens liegt im zweistelligen Milliardenbereich. DB-Vorstand Ronald Pofalla feierte am 20. April – zehn Tage vor seinem Ausscheiden – den Milliarden-PPP-Auftrag mit folgenden Worten: „Das Verkehrsprojekt gilt als das bedeutendste in der Geschichte Kanadas. [...] Der enorme Technologie- und Wissenstransfer und die Erfahrungen, die wir in Kanada sammeln, kommen der Eisenbahn in Deutschland unmittelbar zugute. Auch die Gewinne fließen in unser deutsches Netz. Mit diesem internationalen Auftrag stärken wir den Schienenverkehr in Deutschland.“

Man möge sich vorstellen, in Kanada hätte man bekannt gegeben: Die Deutschen werden Gewinne, die sie bei uns machen, in ihr Schienennetz zu Hause zu transferieren. Sie haben in Kanada keine Erfahrungen im Schienenverkehr, hoffen aber, viel von uns zu lernen. Tatsächlich waren die Begründungen ähnlich wie für die Ausschreibung der S-Bahn in Berlin: Kostenersparnis, Wettbewerb, besserer Service. In Berlin will der rot-grün-rote Senat die DB loswerden, weil sie zu teuer und der Service schlecht sei. Und weil man Wettbewerb möchte. Ob Toronto sich für die Berliner S-Bahn beworben hat, um mit den Gewinnen aus Berlin seinen Nahverkehr zu finanzieren? Es wird deutlich, dass der Ansatz auf eine neokolonialistische Beggarthy-Neighbor-Politik hinausläuft (wörtlich „seinen Nachbarn zum Bettler machen“) – andere Länder sollen bezahlen. Aber das sind bei weitem noch nicht alle Nachteile von PPP.

Toronto in der Provinz Ontario ist mit rund 2,6 Millionen Einwohnern die größte Stadt Kanadas. Sie ist das Wirtschaftszentrum des Landes und weltweit einer der führenden Finanzplätze. Ontario ist mit circa 15 Millionen Einwohnern die bevölkerungsreichste Provinz des Landes. Aktuell weist die kanadische PPP-

Datenbank für die Region Ontario im Bereich öffentlicher Transport 39 Projekte mit einem Marktvolumen von 23,4 Milliarden Euro aus. Viele PPPs in Kanada sind bereits in die Hose gegangen. Die PPP-Krankenhäuser in North Battleford und Montreal kumulierten massive Defizite, die PPP-Stadtbahn von Ottawa stürzte den Pendlerverkehr ins Chaos. Eine U-Bahn-Verlängerung in Toronto via PPP kostete die Steuerzahlenden bis 2016 umgerechnet 300 Millionen Euro zusätzlich. Der Rechnungshof von Ontario (Auditor General Bonnie Lysyk) befasste sich 2015 bis 2017 mit PPP und ermittelte, dass Ontario etwa sechs Milliarden Euro mehr bezahlen musste, als es bei klassischer öffentlicher Finanzierung erforderlich gewesen wäre. Die Provinz British Columbia zahlte sogar fast das Doppelte gegenüber herkömmlicher Projekterbringung.

Die Gründe für die Mehrkosten liegen in der Konstruktion von PPPs. Bei diesen „Partnerschaften“ geht es nur am Rande um die eigentliche Leistung. Kern ist vielmehr stets die Umwandlung von Daseinsvorsorge in ein veräußerbares Finanzprodukt. Das hat für die Staaten den kurzfristigen Vorteil, dass die zugehörigen Schulden nicht unter die jeweiligen Schuldenregeln fallen, sie bilden gewaltige Schattenhaushalte. Das freut die finanzierenden Banken, denn solche Kredite sind durch staatliche Garantien sicher, gelten aber formal als riskant, und somit sind die Zinsen hoch. Bei den meist langen Laufzeiten wird genauso viel Geld für Zinsen bezahlt wie für die Investition und den Betrieb zusammen – oder sogar mehr. Die lukrativen PPPs werden regelmäßig weiterverkauft, im Durchschnitt alle sieben Jahre. Viele Eigentümer haben ihren Sitz in Steueroasen.

Die Gewinne, die Pofalla verspricht, fallen also bei den Banken an und werden sicher nicht dem Schienenverkehr zugutekommen – nicht in Deutschland und auch nicht in Kanada. Dazu passt, dass die DB IO, die den Auftrag in Toronto ergattert hat, seit ihrem Bestehen nur Verluste macht. Das ist auch dem Bundesrechnungshof aufgefallen. Er empfiehlt in einem Bericht vom Februar: „Die DB sollte ihre globale Expansion über die DB IO umgehend einstellen.“



Demo in Berlin gegen die S-Bahn-Privatisierung | Foto: Klaus Ihlau

# Wettbewerb oder Daseinsvorsorge

Was S-Bahn-Ausschreibung und Abellio-Pleite verbindet | Jorinde Schulz und Carl Waßmuth

Schon jetzt holpert es gewaltig. Das Ergebnis droht zu noch größeren Verwerfungen zu führen: Berlin hat den Betrieb seiner S-Bahn ausgeschrieben. Aber nicht für das ganze Netz, sondern für zwei Drittel. Außerdem sollen Bau, Wartung und Instandhaltung von 1.300 neuen Wagen – so viele wie es heute schon gibt – im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft an Private abgegeben werden. Das gesamte Vorhaben läuft auf eine Mischung aus Privatisierung und Zerschlagung hinaus, wobei im vorliegenden Fall zusätzlich millionenschwere Doppelstrukturen geschaffen werden müssen: neue Brücken und Ausfahrten, weitere Werkstätten und Abstellgleise.

Auf Bundesebene hat es die FDP geschafft, folgenden Satz im Koalitionsvertrag zu verankern: „Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“ Das Vertragswerk wird wegen der sichtbaren Handschrift der FDP schon als die „Gelben Seiten“ verspottet. Tatsächlich gibt es aber eine Art neuen Zeitgeist für derartige Projekte, und die Grünen entpuppen sich als so gelb wie die FDP selbst. Waren in den Nullerjahren Privatisierungen an sich en vogue, so ist es jetzt der sogenannte Wettbewerb, dem positive Gemeinwohleffekte zugeschrieben werden. Die Heilsversprechen werden allerdings selten im Detail durchdekliniert. „Mehr Wettbewerb“ soll den Menschen als Begründung reichen, oft sogar nur „Wettbewerbsfähigkeit“.

## Wettbewerb, der keiner ist

Dabei ist eine eingehende Auseinandersetzung mit dem Wettbewerb auf der Schiene dringend geboten. Schon in der Theorie stößt man schnell auf Widersprüche. Suggestiert wird eine mittelstandsfreundliche Aufteilung auf mehrere Bieter, die das angeblich preistreibende Monopol der Deutschen Bahn brechen soll. Volumina von mehreren Milliarden Euro kann der Mittelstand jedoch gar nicht aufbringen. Es bewerben sich daher nur Konsortien aus Großfirmen. Auch die Auswahlmöglichkeit, die oft mit Wettbewerb verbunden wird, kommt bei der S-Bahn nicht zum Tragen: Ob man in eine Ost-West-Linie, eine Nord-Süd-Verbindung oder in die Ringbahn einsteigt, bestimmt das Fahrziel, nicht der Anbieter. Was vom Wettbewerb bleibt, ist die gegenseitige Unterbietung der Anbieter im Preis. Auch dabei ist schon von vornherein klar, dass Kosten vor allem beim Personal gespart werden können – Lohndumping und schlechte

Arbeitsbedingungen wären die Folge. Aber auch Fahrkomfort und Fahrzeuginnovationen kommen unter die Räder, wenn Konkurrenten sich gegenseitig unterbieten.

Zudem sind Konflikte zwischen dem Daseinsvorsorgeauftrag im Nahverkehr und den Implikationen von Wettbewerb vorprogrammiert. Um den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden, muss der Staat ausreichend Bahnen fahren lassen. Private Anbieter fahren nur, solange sie Gewinne machen. Akkumulieren sich eine Zeitlang Verluste – zum Beispiel weil sie in der Ausschreibung zu niedrig geboten haben – droht die Pleite. Großbritannien ist traurig bekannt für die weitreichende Privatisierung im Bahnverkehr und die chaotischen Folgen. Um Insolvenzen während der Corona-Pandemie vorzubeugen, wurde dort der Schienenverkehr umfangreich (und kostspielig) wieder verstaatlicht. Auch aus Deutschland kennt man Beispiele von Bahn-Insolvenzen, die für Unruhe im Schienenverkehr sorgen.

## Folgenreiches Abellio-Desaster

Aktuell haben drei Bundesländer mit den Konsequenzen der Pleite von Abellio zu kämpfen. Das Bahnunternehmen hatte über Ausschreibungen 52 regionale Zugverbindungen in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt ergattert. Aber im Juni 2021 beantragte der Konzern nach einer längeren Phase finanzieller Schwierigkeiten ein Schutzschirmverfahren. „Schutzschirme“ sind bekannt aus den Finanz- und Banken Krisen der letzten Jahrzehnte. Sie stellen eine Sonderform der Insolvenz dar, bei der die Geschäftsführung an Bord bleibt, um einen Sanierungsversuch zu unternehmen. Die Beschäftigten blicken in eine ungewisse Zukunft, ihre Gehälter werden mit dem Eintritt ins Schutzschirmverfahren von der Arbeitsagentur gezahlt.

Durch die sich abzeichnende Pleite des Bahnunternehmens drohte auch die Einstellung des Betriebs. Der Mutterkonzern, die niederländischen Staatsbahnen, verweigerte der maroden Tochter die finanzielle Unterstützung. Zwar lag der Verdacht nahe, dass sich Abellio die Verkehrsverträge mit Dumpingangeboten geangelt hatte. Trotzdem mussten die Bundesländer dem Unternehmen wohl oder übel unter die Arme greifen, um massive Ausfälle von Zügen zu vermeiden. Sie retteten den Betrieb zunächst durch Liquiditätszuschüsse.

## Stressige Problemlösung

Im weiteren Verlauf reagierten die einzelnen Bundesländer un-

terschiedlich auf die Misere: In Baden-Württemberg übernahm die landeseigene Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) das insolvente Unternehmen mitsamt seinen Mitarbeiter:innen. Noch 2016 hatte Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) geschwört, dass das Land durch eine Vergabe an Abellio in Stuttgart nun weniger als die Hälfte pro Zugkilometer zahle – und diesen Effekt euphorisch „Wettbewerbsrendite“ getauft. Nun managte derselbe Minister den Rückkauf der Reste. Die verantwortlichen Politiker:innen in Nordrhein-Westfalen wählten einen anderen Weg. Sie entschieden sich dafür, Abellio aufzugeben und die betroffenen Bahnstrecken in einer eiligen Notvergabe neu auszuschreiben, unter anderem an die Deutsche Bahn AG. Die DB stemmte eine Mammutaufgabe: Sie übernahm innerhalb weniger Wochen zwei komplette S- und Regionalbahnnetze, musste sich in kurzer Zeit nach 540 Lokführern, Handwerkern und Verwaltungskräften in Nordrhein-Westfalen umschauen, sie schulen und einkleiden, eine Zugflotte mit etlichen S-Bahn-Zügen übernehmen und in Schuss halten. Sachsen-Anhalt ging einen anderen Weg und sicherte sich durch jährliche Zahlungen den Weiterbetrieb einiger Strecken durch Abellio bis 2030, während andere ab 2023 neu ausgeschrieben werden.

Fazit der Abellio-Pleite: In allen Bundesländern endete das Abenteuer Wettbewerb in Chaos, Betriebsausfällen und massiven Mehrkosten für die öffentliche Hand. Die Beschäftigten und die Länder wurden zum Spielball eines Unternehmens, das sich verkalkuliert hatte und sich über Nacht weitgehend aus dem deutschen Schienenverkehr zurückzog. Ähnliche Erfahrungen mussten auch mit anderen Firmen wie Keolis und GoAhead gemacht werden. Die Legitimation für den Wettbewerb auf der Schiene ist deutlich angeschlagen. Und doch ist es für die Ampel-Regierung anscheinend das Modell für die Zukunft des deutschen Schienenverkehrs. Nach dem Schienenpersonennahverkehr soll nun auch der Fernverkehr dem Wettbewerb unterzogen werden.

## Berlin will Ausschreibung durchziehen

Zurück zur Berliner S-Bahn: Tatsächlich ist die S-Bahn-Ausschreibung auch in Berlin schon von Beginn an von wettbewerbstypischen Pannen, Verspätungen und Klageandrohungen geprägt. Noch während der laufenden Koalitionsverhandlungen wurde bekannt, dass die rot-grüne Koalition in Berlin beim Bund dafür werben will, Berlin die S-Bahn zu verkaufen, um auf Ausschreibungsprozesse verzichten zu können, die „viel Stress und Ärger“ machen. Die scheinbare Abkehr von der Wettbewerbspolitik wird allerdings durch den Koalitionsvertrag konkretisiert. Im rot-grün-roten Vertragswerk heißt es: „Die S-Bahn ist ein Garant der Berliner Mobilität. Die Koalition schließt das laufende Ausschreibungsverfahren mit dem Ziel eines sicheren Betriebs, neuer S-Bahnen sowie umfassender Beschäftigtenrechte ab.“ Die grüne Spitzenkandidatin Bettina Jarasch ist die neue Verkehrssenatorin von Berlin, die S-Bahn-Ausschreibung fällt in ihr Ressort und bildet dort

mit einem Volumen von rund zehn Milliarden Euro das absehbar größte Projekt der nächsten fünf Jahre. Die Grünen waren von Anfang an Verfechter:innen der Ausschreibung – Stichwort: besseres Angebot durch mehr Wettbewerb. Dennoch müsste man gerade von Jarasch erwarten dürfen, dass sie als Grüne einen starken klimapolitischen Akzent setzt, indem sie die S-Bahn vor Zerschlagung und Ausverkauf rettet, das Verfahren abbricht und den Hauptstadtverkehr klimafreundlich ausrichtet. Grüne Zustimmung ist bisher aber nur zur Gründung eines landeseigenen Eisenbahnunternehmens bekannt, das sich an künftigen Vergaben beteiligen könnte. Einer Zerschlagung würde das nicht vorbeugen, und auch für die aktuelle Ausschreibung käme das zu spät. Denn nächstes Mal wird erst wieder in 15 respektive 30 Jahren vergeben. Doch der Widerstand wächst.

## Zerschlagung verhindern

Bahn für Alle ist eine der Gründungsorganisationen des Aktionsbündnisses EINE S-Bahn für ALLE, das sich der Zerschlagung der Berliner S-Bahn widersetzt. Seine Forderung zum Abbruch der Ausschreibung greifen auch andere Organisationen auf. Zuletzt hat die Gewerkschaft GEW Berlin die Privatisierung der Berliner



Überall in Berlin: Flyer der S-Bahn-Schützer:innen | Foto: Heike Stiehler

S-Bahn abgelehnt und die Rücknahme der Ausschreibung gefordert. Eine einheitliche, integrierte S-Bahn sollte Betrieb und Wartung unter einem Dach vereinigen, dem Gemeinwohl verpflichtet werden und auf jede Gewinnorientierung verzichten. „Sicheren Betrieb“, zeitgemäße „neue S-Bahnen sowie umfassende Beschäftigungsrechte“ sind bisher nur Worthülsen, die im Berliner Koalitionsvertrag für die Fortsetzung der Ausschreibung erhalten sollen. Die dahinterstehenden Versprechen lassen sich aber nur einlösen, wenn man die Ausschreibung abbricht – je eher, desto besser.

Aktualisierte und erweiterte Fassung des Erstabdrucks im Mieterecho



Aktion am Tag der Daseinsvorsorge in Berlin 2021 | Foto: Heike Stiehler

## Bahn für Alle unterstützen und das Buch »Verkehrswende. Ein Manifest« bekommen!



Die Autoren legen in ihrem Manifest dar, wie unsere Mobilität von Grund auf anders organisiert werden kann. Im Zentrum stehen das Vermeiden und

Verkürzen schädlicher Verkehre sowie das Verlagern auf die klimaschonenden Verkehrsarten: Zufußgehen, Radfahren, Umsteigen auf öffentlichen Nahverkehr und die Schiene. Sie rechnen vor, dass die Ausrichtung auf das Auto wesentlich teurer kommt als eine Verkehrswende. Und sie zeigen, dass durch eine Verkehrswende in der bisherigen Autobranche wesentlich mehr neue Arbeitsplätze entstehen als durch die Abkehr vom Auto entfallen. Reine Utopie? Nein, eine Verkehrswende wollen schon heute viele Menschen.

Wenn Sie bis zum 30. Juni 2022 Fördermitglied von Bahn für Alle werden, schenken wir Ihnen das Buch »Verkehrswende. Ein Manifest« von Carl Waßmuth und Winfried Wolf. Schreiben Sie uns:

[info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de)  
Sie können Ihren Beitrag sicher und bequem online überweisen:  
<https://bahn-fuer-alle.de/spenden/>  
Kennwort „Bahn für Alle“ nicht vergessen!

Oder senden Sie diesen Coupon an: Bahn für Alle, c/o GiB e. V., Weidenweg 37, 10249 Berlin

Ich werde Fördermitglied mit einem monatlichen Beitrag von  
 5 €  10 €  20 €  \_\_\_ €

Konto-Inhaber:in

Bank

IBAN

BIC

Datum und Unterschrift

Unsere Trägerorganisation GiB e. V. ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Die Spendenquittung versenden wir am Anfang des nächsten Jahres – Postadresse nicht vergessen!



Aktion von EINE S-Bahn für ALLE beim Parteitag der Linken | Foto: Carl Waßmuth

# Das ist unsre Bahn

Bahner:innen und Bürger:innen vereint: Das Bündnis Bahn für Alle wird von denen gestaltet, die sich einbringen und die Positionen mittragen. Unseren privatisierungskritischen Ansatz und unsere ökologischen Ideen bringen wir in die laufenden verkehrspolitischen Debatten ein.



Aktion von Bahn für Alle in Frankfurt am Main | Foto: Bernhard Knierim

## Zeitung bestellen und verbreiten!

Bestellen Sie weitere Exemplare dieser Zeitung, und legen Sie die Publikation am Arbeitsplatz oder bei Veranstaltungen aus, geben Sie sie an Ihre Freund:innen weiter, bringen Sie sie den Abgeordneten in Ihrem Wahlkreis vorbei. Bestellen Sie die Zeitung unter [info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de). Um Druck- und Portokosten zu decken, bitten wir um eine Spende.

## Unterstützen Sie unser Bündnis mit Ihrer Spende!

Um weitere Schritte in der Privatisierungskaskade im Bahnbereich zu verhindern, ist es wichtig, jetzt aktiv zu werden. Wenn wir Klimaschutz ernst nehmen, brauchen wir eine Bürgerbahn in öffentlicher Hand, um Einfluss auf einen zentralen Akteur im Verkehrsbereich nehmen zu können. Seien Sie dabei, unterstützen Sie unser Bündnis mit einer Spende!

Sie können schnell, sicher und bequem online spenden:  
<https://bahn-fuer-alle.de/spenden/>



Sie können Ihre Spende auch direkt auf das Konto unserer Trägerorganisation überweisen:  
Gemeingut in BürgerInnenhand  
Bankverbindung: GLS Bank  
IBAN: DE20 43060967 1124229100  
BIC: GENODEM1GLS  
Kennwort „Bahn für Alle“ nicht vergessen!

Oder schicken Sie diesen Coupon an:  
Bahn für Alle  
c/o GiB e.V.  
Weidenweg 37  
10249 Berlin

Ja, ich möchte die Arbeit von **Bahn für Alle** unterstützen. Ich spende für das Aktionsbündnis  
 einmalig  
 monatlich  
einen Beitrag von  
 5 €  10 €  20 €  \_\_\_\_ €.

Konto-Inhaber:in \_\_\_\_\_

Bank \_\_\_\_\_

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_

Datum und Unterschrift \_\_\_\_\_

Unsere Trägerorganisation GiB e.V. ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Die Spendenquittung versenden wir am Anfang des nächsten Jahres – Postadresse nicht vergessen!

## Aufruf an Olaf Scholz jetzt unterschreiben:

# Zerschlagung stoppen, Privatisierung verhindern

## Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

Klimakrise und Energiekrise zeigen: Wir müssen raus aus den fossilen Energieträgern. Und es ist klar: Dazu brauchen wir die Bahn. Aber diese Bahn ist in größter Gefahr – durch Ihre Regierung! FDP und Teile der Grünen wollen die Bahn zerschlagen, indem sie die Infrastruktur vom Rest abtrennen.

Warum ist das so gefährlich? Zum einen würde eine Strukturreform die Entwicklung der Bahn auf Jahre ausbremsen. Statt mehr und bessere Angebote bekämen wir eine blockierende Selbstbefassung, wie man sie bei der Autobahn GmbH des Bundes beobachten kann. Aber es ist viel mehr als das, die Trennung an sich wäre zerstörerisch. Bei der Bahn sind Netz und Betrieb aufs Engste verzahnt. So „fährt“ die Fahrdienstleitung die Züge und ist damit faktisch ebenso Lokführer wie die Beschäftigten im Triebfahrzeug selbst. Auch Rad und Schiene bilden eine Einheit, bedürfen enger Abstimmung. Werden Netz und Betrieb getrennt, schädigt man die Effizienz massiv – bis hin zu so schweren Eisenbahnunfällen, wie wir sie aus Großbritannien kennen. Auch dort wurden diese Bereiche im Zuge der Privatisierung getrennt. Das britische Bahnsystem hat sich davon bis heute nicht vollständig erholt und bietet traurige Rekorde in Sachen Kosten und Unzuverlässigkeit.

Großbritannien zeigt auch einen weiteren Aspekt der Abtrennung der Infrastruktur: Mit diesem Schritt werden die verbleibenden Teile – der Personenfernverkehr,

der Schienennahverkehr und der Güterverkehr – zu Spekulationsobjekten! Wenn der Staat für die Infrastruktur aufkommt, lassen sich auf den lukrativen Strecken hohe Gewinne erzielen. Die Versorgung der Fläche ist für Anleger hingegen uninteressant.

Eine Aufteilung würde die Bahn bereit machen für eine Welle von Privatisierungen, wie sie Deutschland im Bahnbereich noch nicht erlebt hat. Es ist klar, dass die FDP und ihr Verkehrsminister Volker Wissing das begrüßen. Der Koalitionsvertrag droht auch hiermit: „Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“ Das ist neoliberale Politik, die der Bahn als System und damit dem Klimaschutz abträglich ist. Zerschlagung, Gewinnorientierung, sogenannter Wettbewerb, Privatisierung – das kann unmöglich die Politik des ersten sozialdemokratischen Kanzlers seit sechzehn Jahren sein.

Die Ankündigung der Trennung steht bereits im Koalitionsvertrag: DB Netz und DB Station und Service sollen als neue Infrastruktursparte aus dem Rest herausgelöst werden – das wäre die Zerschlagung von Netz und Betrieb. Im Koalitionsvertrag steht aber auch, dass die Bahn integriert erhalten wird, das hat die SPD immer versprochen und bisher auch gehalten. Aber die Infrastruktur herauszulösen und die integrierte Bahn zu erhalten – diese beiden Versprechen sind miteinander unvereinbar! Es ist an Ihnen als Regierungschef, den Widerspruch zugunsten von uns Bürgerinnen und Bürgern aufzulösen. Sie bestimmen laut Verfassung die

Richtlinien der Politik. Sprechen Sie das Machtwort, stoppen Sie die Zerschlagung der Bahn – jetzt!

## Wir brauchen statt einer fragmentierten und wettbewerbsorientierten DB AG eine Bahn ...

- in öffentlicher Hand,
- dem Gemeinwohl verpflichtet,
- demokratisch kontrolliert und gesteuert,
- bürger:innennah,
- als leistungsfähige Akteurin der Verkehrswende.

Es liegt in Ihrer Hand, das zu ermöglichen.

Freundlich grüßen  
**Bündnis Bahn für Alle** und alle Unterzeichner:innen dieses Aufrufs

Unterschreiben auch Sie unseren Aufruf! Und sammeln Sie Unterschriften im Freundes- und Kollegenkreis.

Sie können online unterschreiben unter: <https://bahn-fuer-alle.de/zerschlagung-stoppen-privatisierung-verhindern/>

Oder analog: Vordruckte Unterschriftenlisten gibt es auf der oben genannten Seite zum Download oder kostenlos zum Bestellen unter [info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de).



## Klimaverträglich auf Schienenkurs: Was macht Bahn für Alle?

Der Ausstieg aus der Autogesellschaft kann nur gelingen, wenn die Bahn fest auf Schienenkurs ist und sich als Teil der Daseinsvorsorge in öffentlicher Hand befindet, statt zerrieben zu werden zwischen den Mühlsteinen des Wettbewerbs oder auf der Profitspur den Boni oder der Rendite hinterherzurollen. Bahn für Alle wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Bundesregierung einer Großen Koalition, die Deutsche Bahn AG zu privatisieren (»Börsengang«). Erschüttert wurden die Börsengangabsichten im September 2007, als eine Mehrheit auf dem SPD-Parteitag in Hamburg eine Bahnprivatisierung ablehnte. Bahn für Alle hatte wesentlichen Anteil an diesem Erfolg. Geplatzt ist der – dann modifizierte – Privatisierungsplan schließlich am 9. Oktober 2008. Da war das Börsenprospekt schon gedruckt und der Börsengang bereits terminiert. Die Absicht von Banken, das sichere öffentliche Anlagevermögen Bahn in zweifelhafte

Wertpapiere umwandeln zu lassen, war zu diesem Zeitpunkt angesichts der Lehman-Pleite politisch nicht mehr vermittelbar. Die Bahnreform von 1994 und die Börsengangpläne der Nullerjahre haben jedoch gravierende Spuren bei der Deutschen Bahn hinterlassen. Jahr für Jahr legt Bahn für Alle daher immer wieder den Finger in die Wunden der Bahn und der Verkehrspolitik. Jetzt stehen offensichtlich neue, harte Kämpfe an, um die Umsetzung des neoliberalen Konzepts einer kompletten Zerschlagung und Privatisierung zu verhindern. Mitstreiter:innen sind bei

Bahn für Alle willkommen! Mit Aktionen und Publikationen, Pressemitteilungen und -konferenzen, Fachartikeln und Stellungnahmen machen wir uns für eine kundenfreundliche und klimataugliche Bahn stark. Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Weitere Informationen zu unserer Arbeit finden Sie auf unserer Webseite unter: <https://bahn-fuer-alle.de>

## Impressum

Bahn für Alle  
c/o Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.  
Weidenweg 37, 10249 Berlin  
Telefon +49 (0)30 37300442  
[info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de)  
V. i. S. d. P.: Carl Waßmuth  
Redaktion: Katrin Kusche | [wortformer.de](mailto:wortformer.de)

Redaktionsschluss: 05.05.2022  
Veröffentlichung des Bündnisses Bahn für Alle als Beilage in der taz am 12.05.2022  
Unterstützt von vielen Spender:innen sowie von der Bewegungstiftung und der Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt

