



# Bahnprivatisierung: Wem nützt und wem schadet sie?

## Bahnprivatisierung in Europa

Die EU auf Privatisierungskurs

Das Beispiel British Rail

## Bahnprivatisierung in Deutschland

12 Jahre Bahnreform

Der ‚Börsengang‘ der Bahn

Modelle

Profiteure

Verlierer

## Bahnprivatisierung verhindern

Das Beispiel Schweiz

Die Initiative ‚Bahn für Alle‘

# Die EU auf Privatisierungskurs

70% der Gesetze, die im Deutschen Bundestag verhandelt werden, haben ihren Ursprung in Brüssel. Tendenz steigend

Liberalisierungs- und Privatisierungsprozesse des öffentlichen Sektors werden von Brüssel gesteuert

# EWG-Verordnung Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969

I. (1) Die Mitgliedstaaten heben die auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr auferlegten, in dieser Verordnung definierten Verpflichtungen auf, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind.

# EWG-Verordnung Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969

I. (2) Die Verpflichtungen können jedoch insoweit aufrechterhalten werden, als sie für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unerlässlich sind.

# EWG-Verordnung Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969

III. (1) Wenn die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die völlige oder teilweise Aufrechterhaltung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes anordnen und mehrere Lösungen unter gleichartigen Bedingungen eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherstellen würden, so wählen die zuständigen Behörden diejenige Lösung, welche die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt.

EU:	Verpflichtung des öD soll aufgehoben werden, um Wettbewerb zu fördern
Unternehmen:	stellen Anträge an den Staat, wenn ihnen aus Verpflichtungen wirtschaftliche Nachteile entstehen
Staat:	kann Verpflichtungen aufheben, kann Auflagen machen oder Ersatzverkehr vorsehen
Unternehmen:	haben Anspruch auf Ausgleich für Belastungen, können Ersatzverkehr anbieten
Staat:	soll die Lösung wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht.

# EU-Richtlinien im Schienenverkehr

## 91/440/EWG:

Unabhängige Betriebsführung der Eisenbahnunternehmen

Buchhalterische Trennung

Infrastruktur und Verkehrsleistung

Abbau Verschuldung und Sanierung

Zugangsrechte zur

Eisenbahninfrastruktur

# EU-Richtlinien im Schienenverkehr

95/18/EU:

Über Erteilung von Betriebsgenehmigungen

95/19/EU:

Über Transparenz, Marktwirtschaft und Gleichbehandlung bei der Fahrwegzuweisung

# EU-Richtlinien im Schienenverkehr

Diese Richtlinien mussten bis März 2003 in nationales Recht umgesetzt werden.

# Weißbuch von 2001: Weichenstellung für die Zukunft

Markteintritt neuer Unternehmen  
soll Wettbewerb steigern  
Öffnung der Märkte und  
Wettbewerb soll durch Staat  
gefördert werden

# Weißbuch von 2001: Weichenstellung für die Zukunft

## 2. Eisenbahnpaket:

Europäische Eisenbahnagentur

Harmonisierung Eisenbahnsicherheit

Aber: Es gibt keine Verpflichtung zur Privatisierung staatlicher Bahnen. EU verhält sich in der Eigentumsfrage neutral

# Umsetzung:

Umsetzung variiert von Land zu Land

Vorreiter bei Marktöffnung:  
Großbritannien und Schweden

Viele Länder haben bisher nichts  
getan

> Kaum Wettbewerb im Schienenverkehr

Viele Bahnen sind privatisiert  
worden

# Umsetzung:

Unterschiedliche  
Privatisierungsmodelle  
Nur in Großbritannien totale  
Vermögens- und  
Aufgabenprivatisierung  
In Schweden 3 von 6  
Gesellschaften in AGs  
umgewandelt

# Folgen der Privatisierung:

Das Britische Beispiel: Von British Rail zu Broken rails

Vollständige Privatisierung und Liberalisierung von 1994 – 1997

# Ziele:

Bessere Befriedigung von  
Verbraucherbedürfnissen

Höhere Effizienz der Dienstleistung

Anstieg des Eisenbahnverkehrs im  
Vergleich zu anderen  
Verkehrsarten

# Vorgehensweise:

Vertikale Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb

Streckennetz wurde Railtrack als Besitz in seine Verantwortung übergeben

25 private und regionale  
Betreiber-gesellschaften

2 Regulierungsbehörden für Railtrack  
und für Verkehrsbetriebe

# Folgen:

Nur 6 – 12 konkurrierende  
Unternehmen

Personalabbau um 25%

Mangelhafte Sicherheit

Abstimmungsprobleme

höchste Preise in Europa

# Folgen:

Mangelhafte Qualität:

Pünktlichkeit

Taktfrequenz

Übersichtlichkeit Fahrpläne

Steigerung der Fahrgastzahlen

Entlastung öffentlicher Haushalte

# Folgen:

Die negative Bilanz dieser Privatisierung hat dazu geführt, dass zwei Optionen geprüft werden:

Renationalisierung

Wiedervereinigung von Netz und Verkehrsbetrieb

# Fazit:

Erwartung in Bezug auf  
Wettbewerb wurde widerlegt  
Massiver Personalabbau und  
Verschlechterung  
Arbeitsbedingungen

# Fazit:

Preissteigerungen und  
Qualitätsverfall

Renditeerwartungen der privaten  
Unternehmen und Installation von  
Regulierungsmechanismen führen  
zu erhöhten staatlichen  
Subventionen.

# 12 Jahre Bahnreform

Seit 1994 Unternehmensform AG  
Belegschaft wurde halbiert

1993: 365.000 - 2005: 180.000

Heute zahlt der Bund mehr  
Zuschüsse als vor 1994

Jährlich 12 Milliarden Euro

# 12 Jahre Bahnreform

Schulden wurden 1994 gestrichen und liegen heute wieder genauso hoch,

d.h. in 12 Jahren wurde so viel Schulden angehäuft, wie zuvor in 44 Jahren

Kundenfreundlichkeit: Im Ranking der großen Unternehmen i.d.R auf letztem Platz

# 12 Jahre Bahnreform

Verlust an Marktanteilen sowohl  
beim Personen-, als auch  
Güterverkehr

Erfolge nur im Nah- und  
Regionalverkehr:

Neue Strecken

Revitalisierung

Zugewinn an Fahrgästen

# Ursachen

Falsche Konzentration auf  
Hochgeschwindigkeit –  
Beschleunigter Rückzug aus der  
Fläche

60% aller Investitionen in  
Hochgeschwindigkeitsstrecken und  
Geschäftsverkehr aber:

90% der Bahnfahrten betragen unter  
50 km

# Ursachen

Falsche Konzentration auf  
Hochgeschwindigkeit –  
Beschleunigter Rückzug aus der  
Fläche

5.000 km Streckenstilllegungen  
Aufgabe des InterRegio

# Ursachen

Schnäppchenjagd statt  
Kundenbindung

PEP-Bahnpreissystem

Abschaffung BahnCard 50 und  
Wiedereinführung

# Ursachen

## Personalabbau statt Kundennähe

1993: 365.000 Arbeitsplätze bei  
Bundesbahn und Reichsbahn

2005: 195.000 im gesamten  
Schienenbereich (auch privat)

Kaum Produktivitätssteigerungen  
aber massiver Serviceabbau

# Privatisierungsbeschluss

Es gibt bisher keinen Beschluss der Bundestages zu Privatisierung der DB

1993 Gesetz über Gründung der DB AG

§8 DBGrG: „Die Bundesrepublik wird ... alleinige Aktionärin der Deutschen Bahn AG“

# Modell 1

Privatisierung als ‚integriertes  
Unternehmen‘

Verkauf von bis zu 49%

# Modell 2

Strikte Trennung von Netz und  
Transport

Netz beim Bund, Komplettverkauf  
Transport

# Modell 3

## Eigentumsmodell

Netz bleibt formal beim Bund, wird ab zum Betrieb und Unterhalt an privatisierte Gesellschaft übergeben

# Profiteure

Automobilindustrie

Flugverkehrsunternehmen

Anleger:

Keine ‚Volksaktie‘, sondern Verkauf  
der Anteile an einen oder mehrere  
Interessenten

Luftfahrtunternehmen,  
Transportunternehmen

# Verlierer

## Bahnkunden

Preise

Service

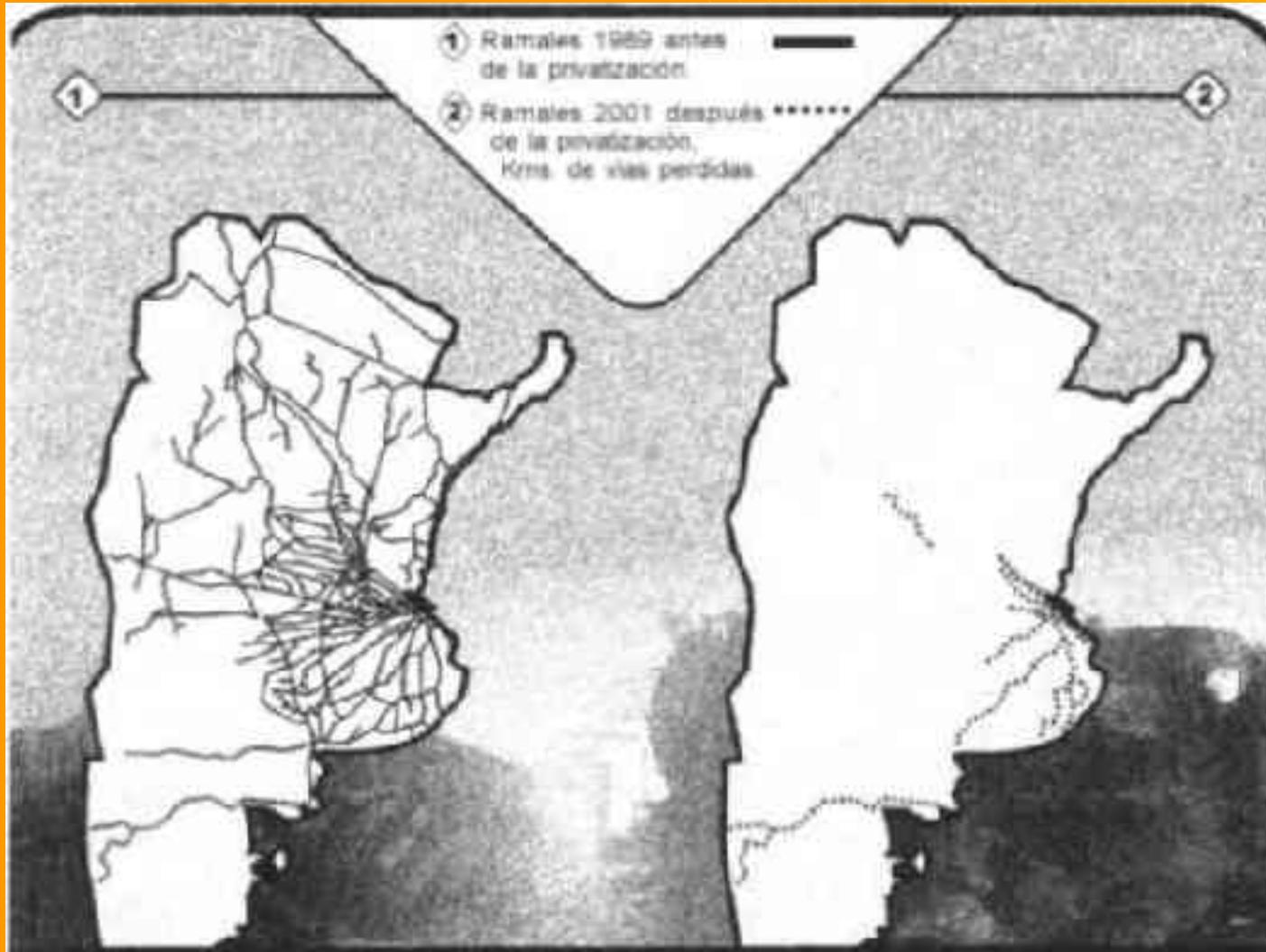
## Steuerzahler

Verschleuderung von Vermögen

Gewährleistung

## Umwelt

Mehr Verkehr auf der Straße, in der Luft



# Bahnprivatisierung verhindern

## Das Beispiel Schweiz

### Die Initiative ‚Bahn für Alle‘

# Das Beispiel Schweiz

2,2 mal so viele gefahrene  
Bahnkilometer pro Kopf

$\frac{1}{2}$  so viel staatliche Zuschüsse pro  
gefahrenen Kilometer

# Das Beispiel Schweiz

Kein Automobilkonzern, kein  
Ölunternehmen

Dezentrale Eigentumsstruktur

Führungspersonal: engagierte,  
kenntnisreiche und ambitionierte  
Bahnleute

# Das Beispiel Schweiz

Kein Automobilkonzern, kein  
Ölunternehmen

Dezentrale Eigentumsstruktur

Führungspersonal: engagierte,  
kenntnisreiche und ambitionierte  
Bahnleute

# Stoppt den Ausverkauf der Bahn Bahn für Alle

- Spenden -

## Jetzt handeln!

Handeln gegen die Privatisierung der Bahn ...

... **am Rahnner**, jetzt, mit wenigen Mausklicks

... **vor Ort**, gemeinsam mit anderen oder auch alleine - unterstützt mit **Material**, **Aktionstipps** und mehr

- ▶ Bahn für Alle
- ▶ Jetzt handeln!
- ▶ ... am Rahnner
  - ... vor Ort:
- ▶ Kontakt
- ▶ Worum geht es?
- ▶ Frage
- ▶ Bild und Ton
- ▶ Was bisher gesehen
- ▶ Bündnis
- ▶ Was Frieden heißt?
- ▶ Kontakt / Impressum



# Termine

AG „Global – lokal“: jeden 2. und 4.  
Mittwoch im Monat -> 8. November

Theoriegruppe: 15. November

Politisches Frühstück: