



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

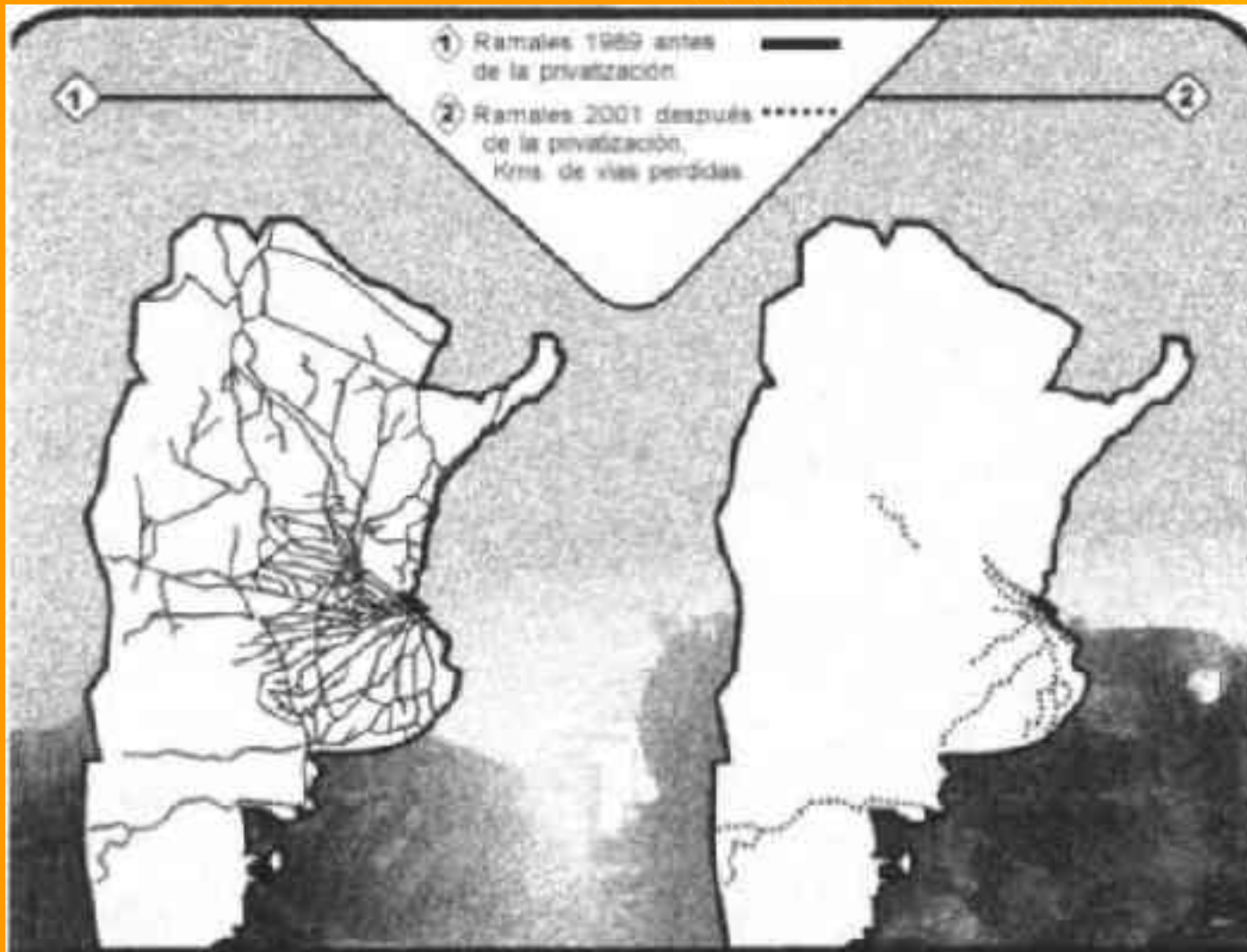
Steuerzahler

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: