

# **Sollte die DB eine staatliche Angelegenheit sein?**

**Bei einem System wie dem Zugverkehr kann es nicht darum gehen, dass es sich betriebswirtschaftlich »rechnet«, findet Carl Waßmuth**

Interview: Luca von Ludwig

**Vor gut einer Woche hat die Bundesnetzagentur ihre Pläne für eine Aufteilung des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes der DB vorgestellt, nach denen die DB auf bis zu 40 Prozent ihrer Strecken verzichten müsste. Welche Risiken sehen Sie für die Verkehrsversorgung, sollten diese Pläne durchkommen?**

Man muss ganz klar sagen: Das wäre eine Katastrophe für die Verkehrswende. »Bundesnetzagentur« klingt nach einem neutralen Akteur, aber tatsächlich ist sie selbst Ergebnis des Privatisierungsprozesses, der vor 30 Jahren mit der Bahnreform eingeleitet wurde und – auch dank der EU – immer weiter um sich greift. Es geht um Liberalisierung und Privatisierung des Eisenbahnwesens. Und das ist ganz das Gegenteil von dem, was wir brauchen, nämlich eine Versorgung der Fläche und eine erhebliche Ausweitung des Bahnverkehrs. Dazu gehört, dass wir das gesamte Schienennetz vorausschauend planen und die Verkehre integriert miteinander vernetzen. Das geht aber nicht, wenn sich einzelne die Rosinen herauspicken.

**Wie würde sich eine solche Reform in der Praxis bemerkbar machen?**

Die erste offensichtliche Auswirkung wäre, dass es verschiedene Tickets gibt, die nicht in allen Zügen gelten. Man verpasst also zum Beispiel einen Anschlusszug, kann aber den nächsten nicht nehmen, weil die Fahrkarte dort nicht gilt. Es droht ein Flickenteppich der Fahrkarten, wie man in Großbritannien schon erlebt hat. Zweitens würde die Auslastung des Netzes sogar sinken. Ich kann ein Schienennetz dann hoch auslasten, wenn ich Jahrzehnte im voraus plane, wie dicht hintereinander die Züge fahren. Wenn jetzt aber mehrere Betreiber frei bestimmen dürfen, wann sie wie fahren, dann sinkt die Taktichte. Und drittens würde vor allem die Vernachlässigung der Nebenstrecken zunehmen. Keiner will diese Strecken fahren, und den Konkurrenten der DB geht es ja auch um die Hauptstrecken, wo Profit gemacht werden kann.

**Sind die Nebenstrecken denn wirklich so unprofitabel?**

Man muss dazu verstehen, dass das Eisenbahnwesen – im übrigen genau wie das Straßenwesen und der Flugverkehr – kein System ist, das sich komplett

selbst trägt. Alle Verkehrssysteme der Welt rechnen sich volkswirtschaftlich, nicht betriebswirtschaftlich. Große Infrastruktursysteme sind immer so zu betrachten, dass es sich in den Zentren scheinbar »rechnet«, weil dort eine hohe Dichte an Leuten lebt und die Nachfrage hoch ist, und Randbereiche, wo das nicht so ist und es sich nicht »rechnet«. Aber tatsächlich gibt es kein »sich rechnen«, nichts »rechnet sich« von selbst. Eine Volkswirtschaft kann Mobilität gewährleisten, und das bringt ihr wiederum Vorteile. Im Bereich der Daseinsfürsorge ist betriebswirtschaftliche Logik völlig unangemessen. Das ist auch der überwiegende Konsens im Eisenbahnwesen weltweit. Selbst in den Lehrbüchern der klassischen Ökonomie werden Schienennetze als Beispiel für »natürliche Monopole« aufgeführt.

**Nun glänzt die DB bekanntlich nicht durch Zuverlässigkeit. Lasse sich nicht argumentieren, es wäre für die Kunden besser, eine Alternative zu haben?**

Die Alternative würde ja erst mal nur darin bestehen, dass jemand anders den Zug fährt. Es geht bei der Angelegenheit lediglich um den Betrieb der Züge, nicht um die zugrundeliegende Infrastruktur. Die wird weiterhin von der Deutschen Bahn AG und ihrer Tochter Infra Go bereitgestellt. Das heißt, da haben wir überhaupt keinen Vorteil. Und ja: Die Zuverlässigkeit der DB ist ein Riesenproblem. Wir müssen aber auch sagen, dass es ein klassisches Privatisierungsargument ist, zu sagen: Irgendwas, was wir vernachlässigt haben, funktioniert schlecht, deswegen müssen wir es privatisieren. Das ist die falsche Logik. Wir müssen es wieder sanieren und ertüchtigen, und dann funktioniert es gut. Nicht, wenn man es immer weiter zerschlägt.

**Die neue Bahnchefin Evelyn Palla verfolgt einen Konzernumbau und ein Reformprogramm, das auf Jahrzehnte angelegt ist. Denken Sie, dass der Wegfall der fraglichen Strecken ihr hier einen Strich durch die Rechnung machen könnte?**

Auf jeden Fall ist das ein Konfliktfeld, das steht außer Frage. Es wäre sicherlich am einfachsten, wenn man Frau Palla von der Verpflichtung entbinden würde, Gewinne maximieren zu müssen. Das ist ohnehin absurd: Die DB macht eigentlich immer Verluste, und wenn sie mal Gewinne gemacht hat, dann waren die nur ein Bruchteil dessen, was sie an staatlichen Subventionen bekommen hat. Wir sagen: Die Bahn muss gemeinnützig werden. Dann hätte Palla auch eine viel bessere Verhandlungsposition gegen die Bundesnetzagentur als Aufpassereinrichtung des Neoliberalismus, denn dann könnte sie sagen: Ich habe hier einen Versorgungsauftrag, den ich erfüllen muss. Gerade wird sie aber behandelt wie ein ausländischer Investor, mit dem sie im Wettbewerb gleichgestellt werden soll.

**Sollte die DB eine staatliche Angelegenheit sein?**

Wir sind der Auffassung, dass der Zugverkehr eine öffentliche Angelegenheit sein muss. Das geht über »staatlich« hinaus. Es heißt, dass wir eine Beteiligung der Zivilgesellschaft und auch der Beschäftigten brauchen. Es geht hier nicht um einen paternalistischen Dirigismus, der uns quasi wie in der Kaiserzeit vorschreibt, wie unsere Daseinsvorsorge zu sein hat. Deswegen ist unser Slogan: »Demokratisieren statt Privatisieren.« Jetzt könnte man sagen:

Planwirtschaft. Aber im Verkehrswesen ist es tatsächlich so - man plant im voraus. Das sollte man gar nicht diskreditieren, das ist das einzig Sinnvolle.

→ Carl Waßmuth ist Sprecher von »Bahn für alle«.

*<https://www.jungewelt.de/artikel/525684.verkehrswesen-als-daseinsfuersorge-sollte-die-db-eine-staatliche-angelegenheit-sein.html>*