Rede auf der Tübinger Maydayparade (30.4.07) zum Thema Bahnprivatisierung (M. Hammerschmitt)

Als Kritiker des Kapitalismus soll man ja seine Kritik nicht zu sehr auf Personen zuspitzen. Geht ja um die Struktur, nicht um Leute, die von ihr gelenkt werden. Aber ein Beispiel ist schonmal ok. Ich mag beispielsweise Hartmut Mehdorn nicht, den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG. Oder eher das, was er sagt und tut, persönlich sind wir uns noch nicht begegnet. Hartmut Mehdorn möchte mir, wie Millionen anderen Bahnusern, was verkaufen. Er will uns glauben machen, die Bahn sei in Privatbesitz besser aufgehoben. Dafür agiert er, dafür bearbeitet er die Presse, dafür rackert er sich ab. In jeder zweiten Ausgabe von diesem schönen Bordmagazin der Bahn – "Debil-Mobil" wird das von manchen genannt – kann man lesen, wie durch die fortschreitende Privatisierung bei der Bahn alles immer besser wird.

Da haben wir dann den ersten Haken. Denn meiner Erfahrung widerspricht das krass. Wie auch der Erfahrung von sehr vielen anderen Bahnusern. Ich weiß noch wie die Bundesbahn war, ich bin oft mir ihr gefahren. Man konnte über sie sagen, was man wollte, aber die pünktliche Ankunft war relativ sicher. Über die Deutsche Bahn AG kann man auch sagen, was man will, aber zusätzlich liefert sie einen am Bestimmungsort ab, wann das gerade geht, und nicht dann, wann man gebucht hat. Die Sitze sind schöner als früher, die Klos auch, die Bahnhöfe ebenso, aber wenn die Klos kaputt sind, und man durch die Bahnhöfe immer hetzen muss, um dann doch den Anschluss nicht zu schaffen, nützt mir das wenig. Die Bahner sind genauso freundlich wie früher, als sie Beamte waren. Nur gibt es jetzt viel weniger von ihnen. Bezahlbar ist der ganze Spaß ohnehin kaum noch, Bahncard hin oder her.

Das alles hat damit zu tun, dass Herr Mehdorn Cash machen will. Einerseits will er verdienen und andererseits sparen, um die Bahn wirtschaftlich zu machen. Nur wird er das nie schaffen, egal wie viel er spart. Woher ich das weiß? Nun, die Bahn war zuletzt aus eigener Kraft wirtschaftlich im Jahre 1951. Das ist kein Zufall. Denn um diese Zeit herum begann der private Autoverkehr richtig zu ziehen. Seitdem muss die Bahn mit massiven Beträgen öffentlich gestützt werden. Und, ob ihr's glaubt oder nicht, genau das ist auch für eine börsennotierte Bahn geplant. Bundesverkehrsminister Tiefensee nannte letzten Sommer die Zahl von 25 Milliarden Euro, auf die ersten zehn Börsenjahre gestreckt. Momentan, sagte Tiefensee damals, gebe der Bund sogar 3,4 Milliarden Euro pro Jahr für die Bahn aus. Es gibt sogar Leute, die glauben, dass eine ehrliche Rechnung die Bundesbeiträge eher bei 15 Milliarden Euro pro Jahr sehen würde. Als ob das alles wäre. Die Länder und die Kommunen stecken nämlich auch noch eine ganze Menge hinein. Wenn heute beschlossen würde, dass die Bahn ihren Betrieb rein aus Eigenmitteln zu finanzieren hätte, dann müsste sie morgen schließen.

Wenn man Herrn Mehdorn, der gern von schwarzen Zahlen bei der Bahn spricht, auf diese Subventionspraxis hinweist, und fragt, wo sie in den Bilanzen der Bahn auftaucht, dann sagt er, wie zum Beispiel in einem

Interview mit dem Stern vom Sommer `06: "Die Zuwendungen des Bundes stehen im Bundeshaushalt, nicht in unserer Bilanz". Für ihn ist das schon in Ordnung so, trotzdem schwarze Zahlen, siehe oben.

Man könnte ja jetzt böse sein, und feststellen, dass hier eine astreine Mogelpackung im Entstehen ist: eine sogenannte privatwirtschaftliche AG, die ihr Geschäft nach rein betriebswirtschaftlichen Aspekten führt, aber die ohne öffentliche Zuwendung nicht einen Tag überleben kann. Wenn man noch böser wäre, könnte man sagen, dass das ein Modellfall dafür ist, wie der Kapitalismus Gewinne privatisiert, während er Verluste sozialisiert.

Und das ist dann der zweite Haken an der Idee von der privaten Bahn, der viel dickere, der, der uns allen im Fleisch sitzen wird, auch denen, die die Bahn gar nicht benutzen. Die Bahn ist nicht privat. Sie ist ein unverzichtbares öffentliches Unternehmen im öffentlichen Interesse, und an die Börse will man sie nur bringen, wenn Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert werden sollen. Wenn ich mich richtig aufregen will, dann erinnere ich mich an das Verhältnis, in dem hier Privatisierung und Sozialisierung stehen sollen. Denn, ob ihr's glaubt oder nicht, in der Vorbereitung auf den Börsengang haben sogenannte unabhängige Gutachter den börsenrelevanten Wert der Bahn auf "mindestens" 18 Milliarden Euro geschätzt, der Anlagewert wird laut Mehdorn in der Bilanz mit 40 Milliarden Euro angegeben. Seit 1994 wurden aber 90 Milliarden Euro in dieses Unternehmen investiert, 40% davon allein stammen vom Bund. Und es gibt sogar Leute, die den Gesamtwert der Bahn eher bei 150 bis 250 Milliarden Euro sehen. Die Hälfte eines solchen Unternehmens wie geplant für 9 Milliarden verticken zu wollen, das hat schon was. Privatwirtschaft, my ass.

Die Utopie der Bahn ist ein technisches Großunternehmen, das seinen Mitarbeitern und Nutzern nicht nur gehört, sondern von ihnen auch effektiv kontrolliert wird und zu den niedrigst möglichen Preisen Menschen und Güter auf die sicherst denkbare Weise von A nach B bringt. Wie das zu organisieren wäre, weiß niemand, zugegeben. Aber eins weiß ich: Ich mag nicht, was Herr Mehdorn tut, weil er sich für eine schlechte Sache so ins Zeug legt, und weil er dabei, nun, ich will nicht sagen lügt, aber die Karten nicht auf den Tisch legt. Deswegen sind meine Sympathien für ihn begrenzt. Siehe oben. Danke für's Zuhören.