



Foto: Privat

...nur verschoben

Carl-Friedrich Waßmuth, attac, aktiv im Bündnis Bahn für Alle

Offiziell ist der Bahnbörsengang nur verschoben.

Ja, bis Anfang Februar soll die Tür für einen außerbörslichen Verkauf einen Spalt offen bleiben. Auch wenn es nach den Absagen von Steinbrück und Tiefensee deutlich unwahrscheinlicher geworden ist: Es kann immer noch „kalt privatisiert“ werden.

Es heißt, allein die Finanzkrise habe zur Aussetzung der Bahnprivatisierung geführt.

Die Finanzkrise hat uns bei aller Ironie des Schicksals an dieser Stelle sicher geholfen. Alleinige Ursache ist sie jedoch mitnichten. Wenn es eine starke Einzelkausalität gibt, dann ist das die Sicherheitsproblematik um die gebrochenen ICE-Achsen. Vor allem aber ist das Projekt politisch gescheitert. Und die vielen Verzögerungen des Bahnbörsengangs sind eindeutig dem wachsenden Widerstand und der Kampagne gegen dieses Projekt zuzuschreiben.

Kann die Bahn ihre Achsenprobleme nicht bald wieder in den Griff bekommen?

Gerade hat die DB AG die Verspätungen in den neuen Fahrplan eingearbeitet. Bis Juni 2009 sind Städte wie Augsburg vom Fernverkehr weitgehend abgekoppelt. Da-

zu kommt: Das ganze System Rad und Schiene steht nach Jahren der Minderinvestitionen unter enormem Stress. Dass der Börsengang sich derart verzögert, war nicht eingeplant.

Warum sind die Grünen, der VCD oder pro Bahn nicht im Bündnis Bahn für Alle?

Zunächst haben wir mit dem VCD Brandenburg einen sehr zuverlässigen Partner im Bündnis. Ansonsten wird offiziell bei allen dreien eine Festlegung auf ein bestimmtes technisches Detail als fundamental andere politische Position verstanden: Die Trennung von Netz und Betrieb, die Bahn für Alle ablehnt. Neben dem Umstand, dass uns kein Land auf der Welt bekannt ist, wo dieses Prinzip erfolgreich für Fahrgäste und Steuerzahler betrieben wird, hat das bei uns in der Tat einen politischen Grund: Diese Fragmentierung bildet eine Sollbruchstelle. Wie begründet die Aufspaltung auch immer vorgetragen wird; nach der Realisierung lässt der Verkauf der Einzelteile nie lange auf sich warten. Bei den Genannten waren dagegen neoliberale Wettbewerbstheorien noch sehr populär – durch die harte Empirie der Finanz- und Wirtschaftskrise kommt es jetzt wohl zu einem Umdenken. Ich denke daher, dass dieser punktuelle Dissens kein Hinde-

rungsgrund für eine weitgehende Kooperation sein sollte. Das zeigt bereits die sehr konstruktive Kooperation mit den NRW-Grünen und mit ProBahn in NRW: Gemeinsam hatten wir Ende September 2008 den Aufruf „Börsengang aussetzen“ initiiert – der lief nur knapp zehn Tage, dann wurde wirklich ausgesetzt. Auf einer gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2009 könnte man Trennendes, vor allem aber die vielen Gemeinsamkeiten im Hinblick auf eine echte Bahn der Zukunft diskutieren.

Wird Bahn für Alle nicht als Neinsager wahrgenommen?

Das ist ein altes Problem zivilgesellschaftlicher Opposition. Die Regierung setzt etwas in Gang, das es zu verhindern gilt. Da gehört es zum klassischen Repertoire der politischen Auseinandersetzung, die Verhinderer als rückständige Bremser darzustellen. Uns trifft der Vorwurf jedoch nicht oder nicht mehr. Zum einen haben wir Entwürfe für eine Bahn der Zukunft erarbeitet. Gleichzeitig haben wir uns verbreitert: Als Mitglied des Netzwerks „European coalition against railway privatisation“ verfolgen wir gemeinsam mit Gewerkschaften und NGOs aus zehn europäischen Ländern frappierend ähnliche Prozesse in den entsprechenden Ländern. Vor allem aber haben wir die Diskussion beharrlich vom Formalen („wir müssen privatisieren“) zum Inhaltlichen weiterentwickelt: Welche Verkehrspolitik wird damit erreicht? Bei der Bundestagsdebatte zur geforderten Ablösung des Verkehrsministers Mitte November schimmerte davon etwas durch. Selbst den meisten Abgeordneten der Regierungsfractionen war deutlich geworden, dass ihr eigenes Ministerium der eigentliche Bremser jeder Schienenverkehrspolitik ist. Außer der Bahnprivatisierung hatte man dort nichts betrieben, nichts anderes entwickelt oder durchgelassen.