

Gegen die Zerschlagung der Deutschen Bahn

Warum „Wettbewerb auf der Schiene“ keine Lösung ist

Inhalt

1.	Einleitung	2
2.	Wettbewerb auf der Schiene gibt es nicht	2
3.	Probleme des Ausschreibungssystems	4
4.	Das System vor dem Kollaps	5
5.	Landesbahnen als Ausweg	6
6.	Fazit & LINKE Forderungen	7

1. Einleitung

Die zukünftigen Ampel-Koalitionäre streiten um die Deutsche Bahn AG. Grüne und FDP wollen den integrierten Konzern zerschlagen, das heißt Netz und Betrieb voneinander trennen und den Betrieb anschließend ausschreiben. Dabei sollen auch private Eisenbahnunternehmen zum Zuge kommen. Die SPD will genau dies nicht. Im sozialdemokratischen Wahlprogramm heißt es: „Die Deutsche Bahn AG ist für uns ein Garant verlässlicher Mobilität. Wir werden sie als integrierten Konzern in öffentlichem Eigentum erhalten.“¹ Die FDP hingegen fordert: „Wir Freie Demokraten wollen die Infrastruktur und den Bahnbetrieb bei der Schiene trennen und den Betrieb privatisieren.“² Die Grünen hatten die Trennung von Netz und Betrieb zwar nicht eindeutig in ihr Wahlprogramm aufgenommen, die grüne Bundestagsfraktion hatte aber bereits im Dezember 2020 einen weitreichenden Beschluss gefasst, der die Trennungs- und Zerschlagungspläne detailliert beschrieb.³ Das Netz solle demnach in eine Anstalt öffentlichen Rechts des Bundes überführt werden; der Betrieb im Fernverkehr hingegen (dem Vorbild des Regionalverkehrs folgend) dem Wettbewerb unterworfen werden. Strecken sollen konzessioniert und an unterschiedliche Betreiberfirmen vergeben werden.

Nun erhöhen FDP und Grüne den Druck auf die SPD. Inzwischen wird die Debatte auch öffentlich geführt. Privatbahnlobbyist*innen melden sich zu Wort, zuletzt die Monopolkommission des Bundes - sie befürwortet die Zerschlagungspläne. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) stemmt sich dagegen.⁴

Dieses Papier legt dar, warum wir uns als LINKE mit aller Kraft gegen die Trennung von Netz und Betrieb stark machen müssen und gegen weitere Privatisierungsschritte im Bahnbetrieb kämpfen. Gleichzeitig zeigt es pragmatische Auswege, wie die bereits erfolgte Privatisierung des Regionalverkehrs zurückzudrehen ist. Dazu hilft zunächst ein Blick zurück zu den Anfängen des so genannten „Wettbewerbs auf der Schiene“ in den 1990er Jahren.

2. Wettbewerb auf der Schiene gibt es nicht

Neoliberale Bahnreform 1994

Die Liberalisierung des Schienenverkehrs in Deutschland fällt in eine Zeit, in der marktradikale Denkmuster den politischen Diskurs dominieren. Häufig werden sie nahezu ungebremst in Politik und Gesetzgebung überführt. Die große Bahnreform von 1994 beinhaltete dementsprechend nicht allein, wie allgemein bekannt, die Fusion von Bundesbahn (BRD) und Reichsbahn (DDR) zur Deutschen Bahn AG. Sie eröffnete erstmals auch privaten Eisenbahnunternehmen „freien Zugang“ zum Netz. Vor allem aber übertrug sie die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die

¹ <https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/Programm/SPD-Zukunftsprogramm.pdf>
(Zugriff: 05.11.2021).

² https://www.fdp.de/sites/default/files/2021-08/FDP_BTW2021_Wahlprogramm_1.pdf
(Zugriff: 05.11.2021).

³ <https://www.gruene-bundestag.de/files/beschluesse/beschluss-bahn.pdf>
(Zugriff 05.11.2021)

⁴ <https://www.tagesspiegel.de/politik/streit-ueber-ampel-plaene-bahn-zerschlagung-rote-linie-fuer-evg-monopolkommission-dafuer/27771528.html>
(Zugriff: 05.11.2021).

Länder. Seitdem vergeben die Länder den Regionalverkehr per Ausschreibung. Damit wurde die Grundlage für den so genannten Wettbewerb auf der Schiene geschaffen.

Echter Wettbewerb ist auf der Schiene unmöglich

Dabei war den beteiligten Akteuren von Beginn an klar, dass „echter“ Wettbewerb auf der Schiene gar nicht möglich ist. Dies lässt sich im Vergleich leicht erkennen, zum Beispiel mit Wettbewerb um Konsumgüter. Kaufe ich mir etwa einen neuen Haushaltsgegenstand, z.B. einen neuen Kühlschrank, dann habe ich die Auswahl zwischen unterschiedlichen Produkten von unterschiedlichen privaten Firmen. Ich kann mich zwischen ihnen entscheiden und meine Vorerfahrungen in die Kaufentscheidung einspeisen. Und wenn ich unzufrieden bin, suche ich mir spätestens beim nächsten Mal das Konkurrenzprodukt aus. Bei (vermeintlich) echtem Wettbewerb konkurrieren unterschiedliche Firmen um mich als Kund*in. Dies erhöhe den Innovationsdruck bei den Firmen und Sorge gleichzeitig stets für den für mich günstigsten Preis – zumindest, wenn man dem Mainstream der Wirtschaftstheorie folgen mag.

Selbst wenn man diese Annahmen zu den Vorteilen durch Wettbewerb anerkennt, wird sehr schnell deutlich: Für Eisenbahnverkehr auf der Schiene gilt all dies nicht. Ich kann mich nicht für Gleise oder Züge einer anderen Firma entscheiden, die günstiger sind. Ich kann auch nicht bei meiner nächsten Fahrt das Konkurrenzprodukt auswählen. Züge können nicht anarchisch nach Angebot und Nachfrage auf dem Schienennetz unterwegs sein. Für einen sinnvollen und sicheren Betriebsablauf werden eine koordinierte Wartung und Instandsetzung der Infrastruktur sowie – selbst im Kapitalismus – ein langfristig organisierter Fahrplan benötigt. Alle Züge auf meiner Strecke werden also auch unter Wettbewerbsbedingungen alle von derselben Firma betrieben – meist 15 Jahre lang. Will ich auf meinen täglichen Wegen also die von mir bevorzugte Bahn eines Konkurrenzunternehmens zu nutzen, müsste ich entweder anderthalb Jahrzehnte warten oder mindestens meinen Arbeits- und/oder Wohnort wechseln. Dies wird jedoch niemand ernsthaft in Betracht ziehen. Auch Wettbewerb um die Infrastruktur der Bahn, also Gleisanlagen und Bahnhöfe, kann es nicht geben. Es wäre völlig widersinnig, neben bestehende Gleise weitere Gleise einer konkurrierenden Firma zu bauen.

Monopole auf Zeit

Eine denkbar ungünstige Grundvoraussetzung für die Etablierung eines neuen Marktes also. Da ein solcher aber um jeden Preis und ohne Rücksicht auf Verluste politisch gewollt war, entschied man sich im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für das heutige Ausschreibungsmodell. Die Bundesländer müssen den Regionalverkehr seitdem für einen gewissen Zeitraum (meist 15 Jahre) erst per Ausschreibung „bestellen“ und dann vergeben. Immer mehr private Eisenbahnunternehmen kommen dabei zum Zuge und nehmen der Regio-Sparte der Deutschen Bahn Marktanteile ab. Entstanden ist seitdem ein bundesweiter Flickenteppich kleiner, mittlerer und großer Eisenbahnunternehmen, die in Deutschland den Regionalverkehr auf der Schiene betreiben. Meist handelt es sich dabei Tochterunternehmen ausländischer Eisenbahnkonzerne, häufig selbst ehemalige, inzwischen privatisierte, Staatsbahnen. Mit Wettbewerb im eigentlichen Sinne hat dies trotzdem nicht viel zu tun. Zutreffender beschrieben handelt es sich eher um die Vergabe eines staatlichen Monopols auf Zeit – bei sicheren, meist privatisierten Renditen. Dem neuen Betreiber ist die öffentliche Hand dann auf Gedeih und Verderb ausgeliefert.

Ziel von FDP und Grünen: Ausschreibungen auch im Fernverkehr

Auch im Fernverkehr erhoffte man sich Wettbewerb. Schnell wurde aber klar, dass sich dieser – trotz

eröffnetem Zugang für Private zum Netz – nicht ernsthaft etablieren würde. Der Bahnbetrieb als Ganzes, angefangen vom Instandsetzen der Infrastruktur bis zum Fahrkartenvertrieb, ist ein hochkomplexes Unterfangen mit hunderten Teilbereichen, in dem buchstäblich jedes Rad ins andere greifen muss. Kleinere Einzelakteure mit nur wenigen eigenen Zügen ohne zum Beispiel eigene Wartungskapazitäten haben da gegen die Deutsche Bahn AG keine ernsthafte Chance. Und selbst wenn sie eine solche hätten, wäre eine weitere Zersplitterung des Betriebs schon allein aus betrieblichen Effizienzgründen alles andere als sinnvoll. Hier wollen FDP und Grüne aber nun ran. Sie wollen nicht mehr nur „freien Zugang“ zum Netz, sondern auch den Fernverkehr analog zum Regionalverkehr ausschreiben. Das bedeutet, zukünftig gäbe ICEs und ICs von ganz unterschiedlichen Firmen, abhängig von der Strecke auf der man unterwegs ist.

3. Probleme des Ausschreibungssystems

Keine Vorteile, dafür viele Nachteile

Der etablierte Pseudowettbewerb im Regionalverkehr konnte die angedeuteten Vorteile, die man sich gemeinhin von Wettbewerb verspricht, nicht erfüllen. Auf den temporären Monopolist*innen lastete keinerlei Innovationsdruck, auch die Preise für die Kund*innen sanken nicht – im Gegenteil. Das Interesse der Privatbahnen über die regionalen Verkehrsverbünde für höhere Fahrpreise zu sorgen, ist sehr hoch. So laden mehr Mittel im Gesamtsystem, ohne dass eine verbesserte Leistung angeboten werden muss.

Da die Verträge zwischen den Bundesländern und Bahnbetreiberfirmen meist als sogenannte Bruttoverträge ausgestaltet sind, haben die Unternehmen häufig noch nicht einmal ein Interesse, die Zahl der Fahrgäste zu steigern. Denn bei einem Bruttovertrag erhält das Unternehmen vom Besteller-Land einen festgelegten Erlössatz pro gefahrenem Kilometer – unabhängig davon, ob jemand transportiert wurde oder nicht.

Während die erhofften Vorteile durch Wettbewerb vollständig ausblieben, holte man sich eine Menge gravierender Probleme ins Haus. Hier eine kleine Auflistung:

- Wiederkehrende Ausschreibungszyklen unterlaufen eine langfristige Beschäftigungsperspektive. Eine Folge: Fachkräftemangel insbesondere im Fahrdienst. Sie erschweren außerdem gewerkschaftliche Organisierung massiv. Durch lediglich 15-jährige Vertragslaufzeiten werden in absehbarer Zeit alle erkämpften Errungenschaften wieder aufgehoben. Die Ausschreibungen leisten so der Spaltung und Ungleichbehandlung verschiedener Beschäftigtengruppen Vorschub.
- Schlechtere Arbeitsbedingungen durch Tariffucht sowie diverse Möglichkeiten der privaten Betreiberfirmen Subunternehmerpyramiden aufzubauen.
- Zusätzliche Probleme im Betriebsablauf, weil plötzlich eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure in dem komplexen Bahnnetz unterwegs ist. Durch die entstehenden Schnittstellen zwischen verschiedenen Betreiberfirmen werden teilweise erhebliche neue Störpotenziale geschaffen. Viele Synergieeffekte gehen durch die Zerschlagung des integrierten Betriebs verloren.
- Privatisierung von Profiten in der öffentlichen Daseinsvorsorge. Kein privates Unternehmen bewirbt sich auf eine öffentliche Ausschreibung, wenn es daran nicht verdient.
- Kein Interesse der privaten Betreiberfirmen, das Gesamtsystem aus volkswirtschaftlicher Perspektive und im Sinne der sozial-ökologischen Transformation weiterzuentwickeln, z.B. durch Ausbau, oder Taktverdichtungen.

- Verlust öffentlicher Gestaltungsmöglichkeiten in der Daseinsvorsorge durch Bindung an langfristige und unflexible Verträge mit Privaten.
- Wiederkehrende teure und extrem bürokratische Ausschreibungsverfahren mit denen die Verkehrsverwaltungen der Bundesländer häufig überfordert sind. Erhebliche öffentliche Mittel werden so in spezialisierten Beratungsunternehmen und Anwaltskanzleien versenkt.

Es wird deutlich, dass vor allem die Beschäftigten im Schienenverkehr unter den neuen Wettbewerbsbedingungen zu leiden hatten. Dies war natürlich auch politisch so gewollt. Man wollte die ungeliebten Arbeitskosten drücken, um höhere Renditen zu ermöglichen. Dass es auch volkswirtschaftlich betrachtet völlig kontraproduktiv ist, hunderttausende Beschäftigte mit guten Arbeitsplätzen in (semi-)prekäre Verhältnisse zu schicken, spielte für die politischen Grundsatzentscheidungen in den 1990er Jahren offensichtlich keine Rolle. Sollten FDP und Grüne sich in den Koalitionsverhandlungen durchsetzen, droht all dies auch im Fernverkehr der Bahn. Die sozial-ökologische Verkehrswende mit Umstieg auf die Schiene wäre für Jahrzehnte ausgebremst.

4. Das System vor dem Kollaps

Im Regionalverkehr häuften sich in den letzten Jahren Berichte, wonach private SPNV-Betreiber erhebliche Verluste einfahren beziehungsweise sogar drohten Pleite zu gehen.⁵ Jüngst musste schließlich in Baden-Württemberg der insolvente Betreiber Abellio vom Land gerettet werden.⁶ Auch in Sachsen-Anhalt drohte zeitweise die Einstellung von fast 50% des Regionalverkehrsnetzes - bis sich in Nachverhandlungen geeinigt werden konnte.⁷ Es ist letztlich das Ergebnis ihrer Dumping-Angebote, mit denen die Bahnunternehmen zwar häufig von den Ländern (für 15 Jahre) den Auftrag erhalten, den Betrieb durchzuführen, dies dann aber nicht leisten können. Häufig scheitert es sogar gleich zu Beginn, weil die Anbieter nicht genügend Züge und/oder Fahrpersonal bereitstellen können. Die Folge sind teure Übergangsverträge, meist mit der Deutschen-Bahn-Tochter DB Regio, die sich ihren Abgang so zumindest vergolden lassen kann. Auch im weiteren Prozess ist die öffentliche Hand stets erpressbar und in der schlechteren Verhandlungsposition. Lässt sie privaten Betreiber pleitegehen, wird sie von der Bevölkerung für die Zugausfälle verantwortlich gemacht. Lässt sie sich auf Nachverhandlungen und höhere Zahlungen ein, führt sie ihren eigenen Ausschreibungswettbewerb ins absurde. Exemplarisch betrachten lässt sich die Problematik auch bei der brisanten Auseinandersetzung um die Berliner S-Bahn. Hier ist der integrierte Betrieb aus einer Hand noch intakt. Alle Linien des komplexen und einzigartigen Netzes werden von der S-Bahn Berlin GmbH, einer Tochter der Deutschen Bahn AG, betrieben. Im rot-rot-grünen Berliner Senat trieben allerdings die Grünen – sie stellten die zuständige Verkehrssenatorin – mit aller Macht eine Ausschreibung voran, die eine Zerschlagung des einheitlichen Systems und die Vergabe an unterschiedliche private Betreiberfirmen ermöglichen sollte. Die Folgen für

⁵ <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/dienstleister/eisenbahnverkehr-deutsche-regionalbahnen-steinen-vor-der-pleite/26209134.html?ticket=ST-13233840-2yqNPPt63bVJNIFV4L1X-ap3>
(Zugriff: 05.11.2021).

⁶ https://www.rnz.de/politik/suedwest_artikel,-baden-wuerttemberg-sweg-uebernimmt-abellio-samt-mitarbeiter-update_arid,738271.html
(Zugriff: 05.11.2021).

⁷ <https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen-anhalt/abellio-insolvenz-zuege-fahren-doch-weiter-100.html>
(Zugriff: 09.11.2021).

die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten wären verheerend. Da es sich bei der Berliner S-Bahn um ein besonders fragiles Gebilde handelt (eigenes Elektrifizierungssystem; eigene Züge, die nur in Berlin unterwegs sein können; besonders dichte Zugfolge; sehr hohes Fahrgastaufkommen), würden sich die bereits beschriebenen Probleme für einen stabilen Betriebsablauf hier noch einmal erheblich im Vergleich zu kleineren Regio-Netzen in den Flächenländern vervielfachen. DIE LINKE in Berlin positioniert sich gegen die Zerschlagung. In der Koalition konnte sie zumindest die Ausschreibungsbedingungen beeinflussen. So sollten eine weitere Aufteilung und Zersplitterung des Netzes verhindert und die Rechte der Beschäftigten gesichert werden. Das laufende Ausschreibungsverfahren ist auch Thema in den derzeitigen rot-grün-roten Berliner Koalitionsverhandlungen. DIE LINKE tritt grundsätzlich für eine Rekommunalisierung der Berliner S-Bahn und eine Direktvergabe ein.

Auch Thüringen erwägt bereits, infolge einer dort beauftragten Studie⁸, zukünftig auf Ausschreibungen im SPNV zu verzichten und stattdessen den Betrieb direkt an eine eigene öffentliche Landesbahn zu vergeben.

Warum Wettbewerb?

Es bleibt die Frage offen: Warum konnte sich das Ausschreibungssystem überhaupt durchsetzen? Auch in den 1990er Jahren wäre es schließlich möglich gewesen, eins und eins zusammen zu zählen. Man hätte dann vermutlich gemerkt, dass die Zerschlagung des integrierten Bahnbetriebs viele Risiken für die öffentlich Hand, Fahrgäste und Beschäftigte birgt; und dabei vor allem den Zweck verfolgt, private Profite im Bahnsektor zu ermöglichen, die es vorher nicht gab. Warum kam es trotzdem zu einer solch weitreichenden politischen Fehlentscheidung?

Die Einführung des Wettbewerbs auf der Schiene fällt mitten in den Höhepunkt der Macht des neoliberalen Diskurses etwa zwischen 1990 bis Mitte der 2000er Jahre. Zuvor hatten marktradikale Denkmuster selbst in den kapitalistischen Industriestaaten Westeuropas eher ein Nischendasein gefristet. Erst der politische Sieg über den realexistierenden Sozialismus gab ihnen nochmal einen besonderen Schub, der sich in Deutschland vor allem zurzeit der Regierungen Kohl und Schröder direkt in Politik und Gesetzgebung übersetzte. Sinnbildlich dafür stand die Europäische Union mit ihrem neu geschaffenen gemeinsamen Binnenmarkt, der die Mitgliedstaaten auf markt-orientierte Wirtschaftspolitik verpflichtete. Beflügelt durch den Sieg über die Planwirtschaft, stieg der Druck, in immer mehr vormals öffentliche Sektoren, den Einstieg der Privatwirtschaft zu ermöglichen. Der Bahnverkehr war dabei nur ein Bereich von Vielen - aber dafür einer mit besonders fatalen Folgen für das Gemeinwohl.

5. Landesbahnen als Ausweg

Nach nun schon einem Vierteljahrhundert „Wettbewerb“ wurden die Probleme immer offensichtlicher. Die Suche nach Auswegen tritt in den Bundesländern mehr und mehr in den Vordergrund - während auf Bundesebene gleichzeitig über mehr „Wettbewerb“ im Fernverkehr gestritten wird. Die Lösungssuche im Regionalverkehr wird verstärkt durch den Druck von Verkehrswende- und Klima-Diskurs, die dem Schienenverkehr zurecht eine Schlüsselrolle zukünftiger nachhaltiger Mobilität zuschreiben. Ein

⁸ https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/fak/bauing/professuren_institute/Infrastrukturwirtschaft_und_management/Forschung/Publikationen/2020/becker_et_al_2020-organisation_der_leistungserbringung_im_thueringer_spnv-v80ext.pdf

(Zugriff: 05.11.2021).

Problem: Wettbewerbsregeln sind häufig bereits Teil des EU-Rechts. Das Demokratiedefizit der EU versperrt hier jedoch kurz- und mittelfristig den Reformweg. Es ist kaum zu erwarten, dass die EU geltende Wettbewerbsregeln außer Kraft setzen wird. Aber auch das deutsche „Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen“ nimmt den Bundesländern Spielraum. Wollen die Länder trotzdem aus dem Hamsterrad wiederkehrender Ausschreibungsverfahren aussteigen, müssen pragmatische Lösungen her. Ein vielversprechender Weg ist die Gründung von öffentlich-rechtlichen Landesbahnen, an die der Betrieb per sogenannter Inhouse-Vergabe direkt und ohne Ausschreibung übertragen werden kann. Thüringen erwägt bereits einen solchen Schritt (s.o.). Auch für die Berliner S-Bahn oder in Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt (nach den Problemen mit Abellio dort) wäre dies wünschenswert. Alle Bundesländer könnte eigene Landesbahnen gründen und so die Ausschreibungen vermeiden. Länderübergreifender Regionalverkehr müsste dann fair zwischen den Landesbahnen aufgeteilt werden. Dies könnte ähnlich erfolgen wie der vor der Liberalisierung sehr erfolgreiche grenzüberschreitende europäische (Nacht-)Zugverkehr: durch Kooperation statt Konkurrenz. Sinnvoll wäre es, die neu zu schaffenden Landesbahnen in öffentlicher Rechtsform zu betreiben, beispielsweise als Anstalten öffentlichen Rechts (AöR). Satzungen dieser Gesellschaften können dann Gemeinwohl- statt Profitorientierung vorschreiben.

6. Fazit & LINKE Forderungen

Gemeinsame Kämpfe

Bis zu öffentlich-rechtlichen Landesbahnen ist es noch ein langer Weg. Jetzt muss zunächst mit aller Kraft gegen die grün-gelben Privatisierungspläne im Fernverkehr mobilisiert werden. Die Absurdität der Liberalisierung des Schienenverkehrs ist in den letzten 25 Jahren immer deutlicher geworden. Diese Erfahrung sollte für die möglicherweise anstehenden Kämpfe gegen die Zerschlagung der DB hilfreich sein. Jetzt gilt es, die Kräfte aus Gewerkschaften, Klima- und Verkehrswendebewegung, progressiven Teilen der Parteien sowie lokalen Bahn-Initiativen zu bündeln. Dann kann nicht nur die grün-gelbe DB-Zerschlagung verhindert werden, sondern auch der Wettbewerb im Regionalverkehr nach und nach überwunden werden.

In die Schiene investieren - mehr als je zuvor

Eine gemeinwohlorientierte, integrierte Bürger*innen-Bahn in öffentlicher Hand schafft eine gute Ausgangslage. Sie wird die Probleme im Schienenverkehr und die Herausforderungen der notwendigen sozial-ökologischen Verkehrswende allein allerdings nicht lösen können. Zusätzlich muss viel Geld investiert werden. Das Bahn-System insgesamt muss mit viel mehr öffentlichen Mitteln ausgestattet werden. Zum Vergleich: Im Jahr 2020 investierte der Bund nur 88 Euro pro Kopf in die Schieneninfrastruktur - die Schweiz hingegen 440 Euro.⁹ Der LINKE Vorschlag für ein Klima-Job-Programm sieht vor, 17 Mrd. Euro jährlich in Bahninfrastruktur, Schienen- und Fahrzeugproduktion und öffentlichen Personennahverkehr zu investieren und so bis 2030 über 200 000 gut bezahlte Industriearbeitsplätze zu schaffen.¹⁰ Im ÖPNV wollen wir die Fahrgastzahlen (im Vergleich zu vor Corona) bis 2030 verdoppeln.

⁹ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/investitionen/> (Zugriff: 09.11.2021).

¹⁰ <https://www.die-linke.de/start/detail/das-linke-klima-job-programm/> (Zugriff: 09.11.2021).

DIE LINKE fordert:

- Keine Zerschlagung der Deutschen Bahn. Einheit von Netz und Betrieb erhalten. Privatisierung des Betriebs verhindern.
- Umwandlung der Deutschen Bahn AG in eine Anstalt öffentlichen Rechts mit gemeinwohlorientierter Satzung.
- Gründung von landeseigenen Bahnunternehmen in allen Bundesländern (ebenfalls als AÖR). Sie übernehmen per Direktvergabe Schritt für Schritt den privatisierten S- und Regionalverkehrsbetrieb. Keine neuen Ausschreibungsverfahren.
- Halbierung der Fahrpreise im Fernverkehr. Deutliche Senkung der Fahrpreise im Nahverkehr bis hin zum Nulltarif. Der Nulltarif ist innerhalb von 5 Jahren deutschlandweit umsetzbar.
- Massive öffentliche Investitionen in den Ausbau der Bahn. Reaktivierung des überwiegenden Teils der in den letzten Jahrzehnten stillgelegten Strecken. 200 000 neue Industriearbeitsplätze bis 2030.
- Kurzstreckenflüge und Güterverkehr auf die Schiene verlagern.

Ludwig Lindner

Hinweis an die Leser*innen

Der Bereich Strategie & Grundsatzfragen in der Bundesgeschäftsstelle der Partei DIE LINKE erstellt regelmäßig Informationsmaterialien zu politisch relevanten Themen, Kontroversen und Ereignissen (z.B. Parteitage anderer Parteien, Gewerkschaftstage, Wahlen). Die Informationsmaterialien dienen der parteiinternen Information und Diskussion und sind mit diesem [Link](#) zugänglich.