Bei der Lektüre der heutigen FR fällt auf, wie engagiert dort Werbung für die Trennung von Netz und Betrieb und für die Privatisierung des letzteren gemacht wird. Zum einen in einem Bericht: „Deutsche Bahn verliert ständig Marktanteile – und sieht das als Beweis für einen funktionierenden Wettbewerb“.
und zum anderen in einem Kommentar.

1. In dem Bericht wird behauptet, die Trennung von Betrieb und Netz würde „von den meisten Experten mit Nachdruck gefordert“. Das kann man auch ganz anders sehen. Davon kann nur dann die Rede sein, wenn man beispielsweise die eingeladenen Experten zum Hearing des Deutschen Bundestags vom vergangenen Jahr für repräsentativ hält. Wenn man jedoch anschaut, wie die Experten einschlägiger Verbände die Trennung bewerten, kann man zu einem solchen Urteil nicht kommen. Ich verweise beispielhaft auf die Träger der Aktion „Bahn für alle“ und ihre Position.
   Dort wird in einer Kurzinformation von 12 Punkten beschrieben, warum die Trennung und Privatisierung des Betriebs sachlich falsch ist. Die Ziffer (4) finde ich besonders wichtig: „Mehr als bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Luftverkehr sind im Schienenverkehr die Verkehrsmittel (Loks, Waggons, Triebfahrzeuge usw.) eng mit der Schiene verzahnt. Kommt es zu einer Trennung, so werden Standards von Service und Sicherheit gefährdet. Darüber hinaus führt die Trennung zu neuen Synergieverlusten.“
2. In Großbritannien wird nun seit über fünf Jahren die Trennung praktiziert, nachdem dort der Staat aufgrund des Desasters der Privatisierung auch des Netzes selbiges wieder übernommen hatte. Die Ergebnisse in der Performance der Bahn und den verkehrspolitischen Folgen sind genauso wenig positiv, wie in der Phase der Privatisierung von Betrieb und Netz.
3. Wenn auch der Fall der Telekom nicht völlig gleich liegt, in einem Punkt könnte man daraus lernen. Die vollständige Privatisierung des Betriebs der Bahn wird zu einer ähnlichen Entwicklung führen wie im Telekommunikationsbereich: die Unternehmen werden zulasten der Mitarbeiter konkurrieren. Und ähnlich wie bei der Telekom wird die privatisierte Bahn nach dem Börsengang mit Milliarden für fragwürdige Investitionen um sich werfen und sich überall auf der Welt noch weiter einkaufen.
4. Im Kommentar der Frankfurter Rundschau heißt es: „Netz und Betrieb der Bahn müssen getrennt werden, schon wegen der Transparenz und der Milliardenzuschüsse, die weiter für die Infrastruktur nötig sind. Fern- und Regionalverkehr sowie Logistik des Konzerns könnten dann vollständig privatisiert werden und dem Staat viel Geld bringen.“ – Hier muss man

anerkennen, dass immerhin das Motiv der Privatisierung sichtbar gemacht wird: Nicht verkehrspolitische Ziele, nicht ökologische Ziele, nein es muss in der Kasse des Staates klingeln. – Das kann doch nach den negativen Erfahrungen mit so vielen Privatisierungen nicht ernsthaft das Ziel des Umgangs mit der Bahn sein.