

-----  
Rundbrief Nr. 1 // 8. April 2006  
Stoppt den Börsenwahn – **Bahn-für-alle**  
[info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de)  
-----

**Liebe Interessierte,**

ab sofort wird es alle 1-2 Wochen einen Rundbrief mit aktuellen und wichtigen Informationen zum drohenden Börsengang der Deutschen Bahn geben. Wer diesen Rundbrief regelmäßig erhalten möchte, kann ihn auf unserer Internetseite [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de) abonnieren oder eine Mail an [info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de) senden. Auf unserer Homepage findet ihr diesen Text auch als .pdf-Datei. Vorschläge für den nächsten Rundbrief, Kritik und Verbesserungsvorschläge jederzeit erwünscht.

-----  
**Inhalt:**

1. Fakten zum Börsengang
2. Das Primon-Gutachten: Einseitigkeit und Interessenverflechtung als Markenzeichen
3. Bahn für alle: Was wir wollen – wer wir sind
4. Wichtige Termine
5. Zu guter Letzt... & Impressum

-----  
**1) Fakten**

Ende September soll der Bundestag den Börsengang der noch zu 100% im Bundesbesitz befindlichen Deutschen Bahn AG entscheiden. Dabei geht es

- um kostbare Bahnhofsimmobilien im Wert von über 100 Milliarden, die in vielen Fällen gerade erst auf Steuerkosten aufwendig ausgebaut wurden und nun der Kontrolle und den Verwertungsinteressen von internationalen Kapitalanlegern preisgegeben werden sollen;
- um 5000 km von noch 37.000 km Schienennetz, die der Maximalrendite von Kapitalanlegern entgegenstehen und sogar laut Bundestagsgutachten stillgelegt und vernichtet werden sollen (bereits im Zeitraum der „Bahnreform“, 1994 bis 2004 wurden rund 6000 km des Schienennetzes abgebaut);
- um einen weiteren drastischen Abbau an Zugverbindungen im Fernverkehr, der sich schon jetzt weitgehend aus der Fläche zurückgezogen hat (im Nahverkehr soll Vergleichbares durch die beschlossene deutliche Kürzung der Regionalisierungsmittel schon ab Herbst geschehen);
- um das endgültige Aus eines einheitlichen Fahrplan- und Tarifgefüges – mit der Folge eines Wirrwarrs nach britischem Bahnprivatisierungsmodell, wo jede Gesellschaft nur ihre eigenen Tickets in Zügen mit gleichem Ziel anerkennt und Verbindungen nicht aufeinander abgestimmt sind;
- um den Wegfall von 60.000 noch einigermaßen existenzsichernden und vor allem sinnvollen Arbeitsplätzen bei der Bahn und in der Bahntechnik-Industrie;
- und um die Einführung einer Vollkasko-Garantie für die neuen Eigentümer der DB AG, das heißt die Dividendenbezieher, denen trotz der Privatisierung der Staat in den nächsten 10 Jahren weitere 100 Milliarden € zahlen soll: In Form von Mitteln zur Netzunterhaltung, zur Finanzierung von Neubausrecken und für den Nah- und Regionalverkehr („Regionalisierungsmittel“)

---

## **2) Das Primon-Gutachten: Einseitigkeit und Interessenverflechtung als Markenzeichen**

### **Die gemeinnützige Bahn ist Tabu – im Deutschen Bundestag**

Alles dreht sich darum, ob die Privatisierung MIT oder OHNE Netz über die Bühne gehen soll. Nur darum dreht sich das Primon-Gutachten, das der Verkehrsausschuss und der Bundestag in Auftrag gegeben haben. Ein Gutachten von einer Gesellschaft, das sich dem Profit der Anleger moralisch verpflichtet fühlt und dem die Interessen der Fahrgäste nebensächlich erscheinen (Verbesserungen für die Fahrgäste sieht das Gutachten bei keinem der untersuchten Zukunftsmodelle – und stört sich auch nicht dran.)

Zentraler Kritikpunkt: Eine offensichtlich überaus erfolgreiche Variante wird NICHT untersucht, ja peinlich verschwiegen: DIE SCHWEIZER BAHNEN, die das dichteste, komfortabelste Bahnnetz in öffentlichem Eigentum – also ohne Profitorientierung betreiben. Und die Schweizer legen pro Kopf doppelt so viele Kilometer mit ihrer Bahn zurück wie wir in Deutschland, obgleich das Land nur ein Zehntel der BRD-Grundfläche hat. Sie sind damit Weltklasse.

Woran das liegt? Das ist den Gutachtern offenbar egal. Und die Schweizer sind mit ihrem System zufrieden. Gleichzeitig benötigt das System den niedrigsten öffentlichen Zuschuss pro gefahrenem Personenkilometer – viel niedriger auch als im radikalbahnprivatisierten Großbritannien.

Ursachenforschung? – Sie würde nur stören. Nach dem Motto: Eine gute öffentliche Bahn DARF es nicht geben ([weiterlesen](#)) Unter [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de) findet sich auch eine ausführliche Kritik des Bahnexperten Winfried Wolf am Primon-Gutachten ([weiterlesen](#)).

---

## **3) BAHN FÜR ALLE: WAS WIR WOLLEN – WER WIR SIND**

### **Was wir wollen?**

Wir streben eine integrierte Bahn in öffentlicher Trägerschaft an. Wir wenden uns gegen die GRÖßTE PLÜNDERUNG ÖFFENTLICHEN EIGENTUMS DES LETZTEN JAHRZEHNTS – DEN BÖRSENGANG DER BAHN!

Die Stimmung kippt. In Bürgerbegehren zu Privatisierungsvorhaben in den Kommunen lehnen stabil mehr als 70 % der Bürger eine Privatisierung von Krankenhäusern, Wasserversorgung, etc., ab. Diese offene Ablehnung des Privatisierungswahns macht uns Mut, eine Kampagne zur Verhinderung des Börsengangs der Deutschen Bahn AG zu starten. Wir wollen die unterschwellige Ablehnung der Profitgelüste einiger Finanzinvestoren, die es in der Bevölkerung gibt, endlich zum offenen Ausbruch bringen!

### **Wer wir sind?**

Bisher sind mit dabei: Aktivisten von Attac, die Bahnexpertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, Robin Wood, die kritische Bahnbetriebsräte-Initiative „Bahn-Von-Unten“ und der UMKEHR e.V., Berlin.

Als Bündnis haben wir uns diesen Namen gegeben: „BAHN-FÜRALLE“.

Wir sind dabei, mit weiteren Initiativen und Vereinen Kontakt aufzunehmen – und Kontakt zu suchen. Jeder ist willkommen.

Zwar ist die Position der Börsengangsbefürworter sachlich substanzlos und unglaubwürdig. Doch hat bisher ein gesellschaftlicher Gegenpol gefehlt, der die wachsende Privatisierungsablehnung bündelt und die schon heute hoch kommerziell ausgerichtete Bahn zu einer Bürgerbahn gestalten will. Zu diesem Pol wollen wir unser offenes Bündnis entwickeln. An wen wir uns u.a. besonders wenden: [www.bahn-fuer-alle.de/?id=bahn.texte.zielgruppe](http://www.bahn-fuer-alle.de/?id=bahn.texte.zielgruppe)

-----

#### **4) Zentrale Termine**

**I. Unser erstes großes Kampagnentreffen findet am Sonntag, dem 7.5. statt.** Zu diesem Treffen werden wir breit einladen, Ort und Zeit werden noch bekannt gegeben.

**II. Am Mittwoch, den 10. Mai** gibt es in Berlin eine Anhörung zum Thema Bahnprivatisierung / PRIMON-Gutachten, die vom Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages abgehalten wird. Auf dieser Veranstaltung werden rund ein Dutzend tatsächliche und vermutete Experten den MdBs Rede und Antwort stehen. Die Anhörung ist öffentlich! (Ort und Zeit wird noch bekannt gegeben)

**III. Am Mittwoch, dem 24. Mai** gibt es voraussichtlich eine weitere öffentliche Anhörung zum gleichen Thema und ebenfalls vom Verkehrsausschuss des Bundestages veranstaltet, auf der vor allem die Verbände, Gewerkschaften etc. zum Thema Bahnprivatisierung Stellung nehmen werden (auch hier werden Ort und Zeit noch bekannt gegeben)

**IV. Ende September 2006:** Es ist erklärtes Ziel der Regierung, zu diesem Zeitpunkt über die Zukunft der Deutschen Bahn zu entscheiden.

-----

**Zu guter Letzt** sei noch auf einen kurzen und vorzüglichen Text in der Berliner Zeitung vom 16.4.2004 verwiesen, der die Folgen der Bahnprivatisierung in Großbritannien unter der Überschrift „In Großbritannien wird immer lauter die Wiederverstaatlichung des Bahnsystems gefordert“ erläutert. Man findet ihn [hier](#).

Es bleibt nur wenig Zeit, um die Bevölkerung zu mobilisieren. Wer auch in Zukunft eine öffentlich finanzierte, bürgernahe und demokratisch kontrollierbare Bahn will, die ihre Überschüsse reinvestiert und nicht Aktionären in den Rachen schüttet, kann sich in unserer Kampagne dafür einsetzen.

#### **Impressum für diesen Rundbrief:**

- Hendrik Auhagen ([hendrik.auhagen@gmx.de](mailto:hendrik.auhagen@gmx.de))
- Harald Klimenta (V.i.S.d.P., [klimenta@attac.de](mailto:klimenta@attac.de), [www.harald-klimenta.de](http://www.harald-klimenta.de), Michael-Burgau- Str. 9, 93049 Regensburg)
- Erasmus Müller ([triften@web.de](mailto:triften@web.de))
- Winfried Wolf ([presse@bahn-fuer-alle.de](mailto:presse@bahn-fuer-alle.de))