
Rundbrief Nr. 4 // 14. Juni 2006
Stoppt den Ausverkauf der Bahn - Bahn für Alle
[info»bahn+fuer+alle](http://www.bahn-fuer-alle.de)
www.bahn-fuer-alle.de

Liebe Bahnfreundinnen und Bahnfreunde,

die Adressat/innen unserer Kampagne sind letztlich die Abgeordneten des Bundestags. Sie entscheiden im Herbst über Wohl und Wehe der Bahn. Daher hat "Bahn für alle" diese Woche einen Brief an alle MdBs geschickt, in dem für eine bürgernahe Bahn in öffentlichem Eigentum geworben wird.

Eine anregende Lektüre des aktuellen Rundbriefs wünscht das Team von "Bahn für Alle"

Inhalt:

1. Bündnis-Brief an alle Bundestagsabgeordneten
 2. Referent/innen einladen
 3. Branchenausschusses Bahntechnik der IG Metall für öffentliche Bahn
 4. "Integrierter Börsengang" vom Tisch?
 5. Bahn-Immobilien - "Giftpille" gegen Börsengang ohne Netz
 6. Alternative - Wie soll die Bahn aussehen?
-

1. Bündnis-Brief an alle Bundestagsabgeordneten

Bekanntlich will der Bundestag Ende September 2006 über die Frage entscheiden, ob der bisher 100-prozentige Bundesbesitz an der Deutschen Bahn AG ganz oder teilweise verkauft oder die DB AG aufgespalten und in Häppchen verkauft werden soll. Vielen in der Bevölkerung und auch vielen Bundestagsabgeordneten ist die Dramatik dieser Situation nicht klar.

Das Aktionsbündnis "Bahn für Alle" wendet sich daher in einem aktuellen Brief an alle Bundestagsabgeordneten und macht deutlich, um was es geht: Die Unterzeichnenden von Attac, BUND, bahn von unten, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Naturfreunde Deutschlands und Robin Wood sind sich einig: Alle Privatisierungs-Modelle, eine Privatisierung mit Netz und eine Privatisierung ohne Netz, würden dem Schienenverkehr erheblichen Schaden zufügen. "Bahn für Alle" ist dabei keineswegs abstrakter "Neinsager"; das Bündnis plädiert für eine Alternative, einen "status quo plus", eine optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum (siehe unten Punkt 6. "Alternative - Wie soll die Bahn aussehen?").

Vorder- und Rückseite des Briefs können heruntergeladen werden unter:

http://attac.de/privatisierung/data/mdb-brief-bahn-fuer-alle_01.pdf (365 KB)

http://attac.de/privatisierung/data/mdb-brief-bahn-fuer-alle_02.pdf (924 KB)

2. Referent/innen einladen

Unsere Kampagne gegen eine Privatisierung der Bahn läuft auf der Ebene der Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen erst langsam an. Solche Veranstaltungen sind - so unsere Erfahrungen - erst die Voraussetzung dafür, dass sich Gruppen von kenntnisreichen Leuten bilden, die diesem gigantischen neoliberalen Ausverkaufsprojekt auch vor Ort Widerstand entgegenstellen und eine Gegenöffentlichkeit aufbauen.

Dies bestätigte sich zum Beispiel auf Veranstaltungen, die im Mai und Anfang Juni in Berlin, Hamburg und Wiesbaden stattfanden. Diese erweisen sich als Basis für weitergehende Aktivitäten in der "heißen Phase" des geplanten Bahn-Ausverkaufs.

Das Aktionsbündnis "Bahn für Alle" bietet für solche Veranstaltungen kompetente Referent/innen. Meldet Eure diesbezüglichen Wünsche einfach unter [info@bahn-fuer-alle](mailto:info@bahn-fuer-alle.de) an.

3. Branchenausschuss Bahntechnik der IG Metall für öffentliche Bahn

In einer neuen Erklärung von Mitte Juni 2006 fordert der "Branchenausschuss Bahntechnik in der IG Metall" u.a., die DB AG müsse "im Besitz des Bundes" und "die Bahn muss als Gesamtsystem erhalten bleiben". Der Branchenausschuss, in dem die Betriebe für Schienen- und Schienenfahrzeugtechnik, auch als "Bahntechnik" oder gelegentlich als "Bahnindustrie" bezeichnet, zusammengefasst sind, regt dabei an, "dass alle beteiligten Gewerkschaften und gesellschaftlichen Gruppen eine öffentliche Debatte darüber führen, wie eine ganzheitliche und optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum" aussehen könnte.

Bahn für Alle begrüßt diese Stellungnahme. Wir erkennen, dass sich nunmehr im gewerkschaftlichen Lager einiges in Richtung unserer Positionen bewegt: Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat jüngst auf ihrer Generalversammlung festgestellt, dass die DB AG "nicht börsenfähig" sei. Verdi hat eine Erklärung vergleichbaren Inhalts vorgelegt (siehe Rundbrief 3).

Die neue Erklärung des Branchenausschusses Bahntechnik in der IG Metall ist ab Donnerstag, 15. Juni, zu lesen unter:

<http://www.bahn-fuer-alle.de/?id=Bahn.Texte.Erklaerung-BB>

4. "Integrierter Börsengang" vom Tisch?

Ist der "integrierte Börsengang" vom Tisch? Kann also "Entwarnung" signalisiert werden?

Seit Anfang des Jahres geriet die Position eines Verkaufs des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG als Ganzer (auch: Verkauf des "integrierten Unternehmens") immer mehr ins Abseits. In den zwei Anhörungen im Verkehrsausschuss (vom 10. Mai und vom 1. Juni 2006) gab es dafür nur die Unterstützung durch das Top-Management der DB AG selbst sowie durch die Gewerkschaft Transnet und die mit Transnet eng verbundene Gewerkschaft GDBA.

In der Öffentlichkeit wird vielfach erklärt, damit sei "dieser Börsengang vom Tisch". Das ist falsch bzw. gefährlich.

Erstens ist keineswegs gesagt, dass diese Art der "Kapitalprivatisierung" der DB AG tatsächlich vom Tisch ist. Bisher sprechen sich für diese außer Mehdorn und Hansen auch der Bundesverkehrsminister Tiefensee aus. Indirekt plädierte dafür auch Herr Ludewig, der Chef der Europäischen Eisenbahnen (CER), zugleich der Vorgänger von H. Mehdorn als Bahnchef, auf der 2. Anhörung des Verkehrsausschusses. EU-Kommissar Günther Verheugen erklärte anlässlich der Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs ausdrücklich und zur Überraschung vieler, dass "alle" hierzulande debattierten Modelle für eine Kapitalprivatisierung der Bahn "mit dem EU-Recht vereinbar" seien, also auch das Modell "integrierter Börsengang". Der deutsche Bundesfinanzminister Peer Steinbrück äußerte sich bis April 2006 offen ebenfalls für einen Börsengang MIT Netz. Inzwischen plädiert er angeblich - so der "Spiegel" vom 12.6.2006 - für eine Privatisierung OHNE Netz.

Vor allem sollte bedacht werden: Hinter dem Projekt einer Privatisierung MIT Netz stehen mächtige materielle Interessen. Hier geht es nicht um mehrere Dutzend, sondern um ein paar Hundert Milliarden Euro. Es

mag sein, dass es bei allen Signalen "aus dem politischen Raum" inzwischen eher unwahrscheinlich ist, dass es zu dieser Form der Bahn-Privatisierung kommt. Dennoch sollte man sie im Auge behalten.

Zweitens: Wenn erklärt wird, der "integrierte Börsengang" sei vom Tisch, dann ist dies zugleich in der Regel mit einer allgemeinen Entwarnung verbunden. Das ist der gefährliche Aspekt bei dieser Argumentation. Auch eine Bahnprivatisierung OHNE Netz bringt nur Nachteile für die Fahrgäste und für die Schiene als Ganzes:

- Statt eines "belebenden Wettbewerbs" werden sich die neuen privaten Bahnbetreiber schnell zu neuen privaten Oligopolisten und zu regionalen Monopolisten entwickeln.
- Statt Ausbau der Schiene wird deren Abbau fortgesetzt: Das Netz soll um rund 5000 km gekappt werden.
- Statt eines Abbaus der staatlichen Zahlungen für die Schiene sollen diese festgeschrieben werden. Gleichzeitig bekommen die privaten Betreiber die Möglichkeit, immer neue und höhere Subventionen zu erpressen.

Die Auseinandersetzung mit der Position "Privatisierung ohne Netz", wie sie u.a. von VCD, von Pro Bahn und vom Nabu vertreten wird, wird damit für eine erfolgreiche Kampagne gegen die Bahnprivatisierung immer wichtiger. Dabei wissen wir, dass wir in den genannten Verbänden viele Freundinnen und Freunde haben. Und wir wenden uns an die verantwortlichen Leute in diesen Verbänden mit der Aufforderung, ihre Positionen zu überdenken. Siehe zur Kritik der Position "Börsengang OHNE Netz" unsere "12 Argumente gegen eine Privatisierung ohne Netz":

<http://www.bahn-fuer-alle.de/?id=Bahn.Texte.12-Argumente-gegen-Boersengang> <http://www.bahn-fuer-alle.de/?id=bahn.texte.speicher.12-Argumente-gegen-Boersengang-lang>

5. Bahn-Immobilien - "Giftpille" gegen Börsengang ohne Netz

Seit Anfang Juni gab es (zutreffende) Meldungen, wonach die Deutsche Bahn AG ihren Immobilienbesitz widerrechtlich nicht dort verbuchen würde, wo dies korrekterweise zu erfolgen habe, bei der DB AG Station und Service (Zusammenfassung aller Bahnhöfe) und der DB AG Netz (= Zusammenfassung der Trassen), also bei den Aktiengesellschaften, die Ende der neunziger Jahre unter dem Dach der DB AG Holding gebildet wurden. Stattdessen seien wertvolle Immobilien (so die Bahnhöfe in Frankfurt/M. und München und das "Gleisbett des neuen Berliner Hauptbahnhofs") der Holding (DB AG) zugeschrieben worden. Drei-erlei ist dazu anzumerken:

1) Ja. Offensichtlich wurde derart "falsch" gebucht. Und die bisherigen Daten dürften noch ergänzt werden, das heißt: Weitere wertvolle Immobilien dürften sich entgegen Gesetzeslage (die sich mit der Aufteilung in fünf AGs 1998/99 ergab) bei der "DB AG Holding" (der Muttergesellschaft) wiederfinden.

2) Diese Art Buchungen macht auf ihre, spezifische Weise Sinn: Sollte es doch zu einem Börsengang OHNE NETZ kommen, dann bekommt der Bund, der das Netz behalten soll, gewissermaßen eine doppelte "Giftpille" überreicht: Zum einen erhält er mit dem "Netz" (= Trassen) und mit der "AG Station und Service" (= Bahnhöfe) nicht alle Immobilien, die damit "eigentlich" verbunden sein müssten. Ausgerechnet wertvolle Immobilien werden fehlen. Und damit auch die Einnahmen, die mit diesen Immobilien als Geschäftszentren und Schnittstellen des Bahnverkehrs gemacht werden. Zum anderen hat die DB AG den größten Teil der neu aufgelaufenen Schulden bei der DB Netz AG verbucht. 15 von insgesamt 25 Milliarden Euro Bahnschulden liegen bei der Netz AG. Ein Börsengang ohne Netz heißt, dass die Bahn binnen 12 Jahren ein zweites Mal auf Kosten der Steuerzahlenden (weitgehend) entschuldet werden würde.

3) Es ist unernt, wenn sich nunmehr der Eigentümer Bund bzw. die Bundesregierung über derlei "kreative Buchführung" aufregen. Die DB AG ist kein "Alien" und kein unkontrollierbares Wesen. Die Deutsche Bahn AG befindet sich zu 100 Prozent in Besitz des Bundes. Sie KÖNNTE auch zu 100 Prozent kontrolliert werden. Die entsprechenden "falschen Buchungen" wurden im Aufsichtsrat durchgewunken - mit der Billigung der jeweiligen Jahresbilanzen. Wenn eine echte Einflussnahme im Interesse der Öffentlichkeit

auf die DB AG nicht erfolgt, dann deshalb, weil das nicht gewollt wird: Weil die Bundesregierungen unter Kohl, Schröder und Merkel die Verselbständigungs- und Privatisierungstendenzen, die es dort seit 1994 gibt, unterstützen und als Vorspiel für die materielle Privatisierung sehen. Deshalb wird der Aufsichtsrat der DB AG nicht ernst genommen, deshalb werden dort Leute im Rahmen einer "Vetternwirtschaft" platziert, deshalb sitzen dort Leute mit Interessen, die denen der Bahn widersprechen.

Zum Aufsichtsrat der DB AG und seiner Zusammensetzung wird in diesem Bahn für Alle-Rundbrief in Bälde mehr berichtet.

6. Alternative - Wie soll die Bahn aussehen?

Zunehmend wird auch die Frage aufgeworfen, ob Bahn für Alle denn "eine Alternative" aufzuweisen hätten. Die DB AG als solche sei ja wohl keine solche Alternative. Dem letzteren stimmen wir voll und ganz zu. Hierzu wird die Debatte bei uns erst in Ansätzen geführt. Auf den Verweis, die Bahnen in der Schweiz, die SBB, seien eine Alternative, gibt es oft die Antwort, die Schweiz und die Bundesrepublik Deutschland seien "nicht vergleichbar". Letzteres trifft in gewissem Sinn sogar zu - nur anders, als behauptet wird: die Bedingungen für einen erfolgreichen Bahnverkehr sind in unserem südlichen Nachbarland aus topographischen und klimatischen Bedingungen eher schwieriger. Dort ist sogar, was meist unbekannt ist, die Bevölkerungsdichte geringer als in Westdeutschland.

Bahn für Alle wird die Debatte zur Alternative noch intensiver führen müssen. Einen ersten Ansatz dazu liefert These 10 in der Stellungnahme von Winfried Wolf zur 2. Anhörung im Verkehrsausschuss:

<http://www.bahn-fuer-alle.de/?id=Bahn.Texte.Anhoerung060601#statusquoplus>

7. Termine

Überregionale Termine:

- **14.-18. Juni: Attac Aktionsakademie**

Für Kurzentschlossene: Aktionen zur Bahnkampagne planen.

Informationen unter <http://www.attac.de/aktionsakademie2006>

- **4.-9. August: Attac Sommerakademie**

Die Attac Sommerakademie beschäftigt sich dieses Jahr in zahlreichen Workshops mit den Themen Privatisierung und Bahnpolitik. Raum für inhaltliche Diskussionen und die Entwicklung alternativer Konzepte.

Mehr Infos und Anmeldung unter <http://www.attac.de/sommerakademie2006>

- **Ende September: Entscheidung über Bahnprivatisierung im Bundestag**

Spenden für die Kampagne an:

Attac-Trägerverein e.V., Stichwort "Bahn für alle",
Konto 800 100 800, GLS Gemeinschaftsbank, BLZ 430 609 67

V.i.S.d.P. Winfried Wolf, presse@bahn+fuer+alle
