



## Es ist höchste Eisenbahn!

# Schützen wir unsere Bahn vor dem Ausverkauf !

Die Lobby hat es eilig: Bis Frühjahr will die Bundesregierung in Bundestag und Bundesrat den Beschluss über eine Privatisierung der Bahn durchboxen. Damit droht die größte Ausplünderung von öffentlichem Vermögen in der deutschen Geschichte. Dafür gibt es keinen juristischen oder wirtschaftlichen Sachzwang.

Privatisierung nützt wenigen Großaktionären und ihren Beratern. Auch „Volksaktien“ sind ein Einstieg in der Ausstieg aus der öffentlichen Bahn. Privatisierung schadet vielen - vor allem den Beschäftigten und Menschen, die auf die Bahn angewiesen sind. „Zeigt uns das Land, wo das funktioniert, was ihr immer propagiert“, fragen wir die Befürworter der Bahnprivatisierung. Dieses Land gibt es nicht. Nirgendwo auf der Welt sehen wir positive Vorbilder für eine Bahnprivatisierung. Dafür aber viele abschreckende Beispiele - von Großbritannien über Estland, Neu-



**Dividende  
dividiert die Bahn.  
Nein zum  
Börsengang!**  
[www.bahnvonunten.de](http://www.bahnvonunten.de)

seeland bis Argentinien. Es gibt weltweit kein Modell einer erfolgreichen Bahnprivatisierung. GewerkschafterInnen bei Post und Telekom wie auch britische EisenbahnerInnen empfehlen uns: Keine einzige Bahnaktie und kein Betriebsteil darf in private Hände gelangen. Wer die Klimakatastrophe abwenden und die Bahn als Rückgrat eines umweltfreundlichen, Verkehrssystems ausbauen will, muss die Privatisierung verhindern. Wir haben in dieser Frage zwei Drittel der Bevölkerung und den DGB auf unserer Seite. Wir haben viele Verbündete im Kampf für eine demokratisierte öffentliche Bahn im Interesse von Mensch und Umwelt und für die Vereinigten öffentlichen Eisenbahnen von Europa. Eine bessere Bahn ist möglich. Packen wir's an! Es ist 5 Sekunden vor 12. Nur geschlossenes Handeln aller Bahngewerkschaften, das alles Trennende beiseite schiebt, kann die Privatisierung stoppen.

## Für eine transparente und kämpferische TRANSNET

„Alle DGB-Gewerkschaften sind gegen die Privatisierung der Bahn - mit einer Ausnahme: Ausgerechnet die Eisenbahnergewerkschaft TRANSNET unterstützt Bahnchef Mehdorn beim geplanten Börsengang“, meldete das ZDF-Magazin Frontal21 Mitte Oktober 2007: „Kritiker werfen der Führung von TRANSNET vor, ihre Unabhängigkeit aufgegeben zu haben. Die Unternehmensführung der Bahn, so ein anonymer Insider, mache sich die TRANSNET durch finanzielle Unterstützung gefügig. Im Gegenzug unterstütze TRANSNET die Privatisierung der Bahn; die Gewerkschaft sei nicht mehr unabhängig,“ so die ZDF-Sendung.

TRANSNET widersprach umgehend den Aussagen des ZDF-Magazins und prüft rechtliche Schritte.

Den in Frontal21 geäußerten Vorwürfen muss offensiv entgegengetreten werden. TRANSNET braucht Transparenz gegenüber der Mitgliedschaft. Wir brauchen volle Aufklärung über die Einkünfte und sonstigen Leistungen für die Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands! Alle KollegInnen, die dank ihrer Betriebsrats- und Gewerkschaftstätigkeit Aufsichtsratsmandate im Unternehmen, bei Sparda oder DEVK ausüben, müssen finanzielle Transparenz an den Tag legen und ihre Bezüge aus solchen (ehrenamtlichen) Tätigkeiten voll an die Gewerkschaft bzw. die Hans-Böckler-Stiftung oder Solidaritätsprojekte abführen. Ein entsprechender Antrag wurde schon im Jahre 2000 von der OV Zentrale an die Bezirkskonferenz 2000 Hessen eingereicht. Jetzt ist es

an der Zeit, diese Ziele voll umzusetzen. Unsere TRANSNET und unsere Bahn können wir am besten verteidigen, wenn wir dafür sorgen, dass keine Aktie und kein Betriebsteil verkauft wird. Kein Bundestagsbeschluss über das Privatisierungsgesetz! Eine klare Mehrheit der Bevölkerung ist dagegen! Stattdessen breite Diskussion über eine öffentliche Bahn und Erstellung eines Gutachtens für eine öffentliche Bahn - „Plan B plus“!

Die britische Erfahrung zeigt: Liberalisierung und Privatisierung haben sich nicht bewährt. Statt mörderischem Konkurrenzkampf brauchen wir die europaweite Solidarität der Gewerkschaften und die Vereinigten öffentlichen Bahnen von Europa unter Kontrolle der Beschäftigten und im Interesse von Mensch und Umwelt.



Nicken die Aufsichtsratsvertreter der Arbeitnehmer und der Politik alles ab?

# Die Zerschlagung der DB hat längst begonnen

**Die Bahn ist ein einheitlicher Organismus. Wenn man einzelne Teile entnimmt, ist der Kollaps vorprogrammiert. Für die Erhaltung einer einheitlichen Bahn, die Einheit von Fahrweg und Betrieb, gibt es tausend gute Gründe. In Großbritannien fordern Gewerkschaften, Labour Party und große Teile der Öffentlichkeit eben diese Wiederherstellung der Einheit – aber alles in öffentlicher Hand. „Keine einzige Bahnaktie soll in öffentliche Hände gelangen“, lautete der Ratsschlag des Vertreters unserer britischen Brudergewerkschaft TSSA an TRANSNET und die SPD.**

Die Behauptung, jetzt durch einen Börsengang die Einheit der Bahn zu retten, ist schon längst durch die Praxis widerlegt. Denn die Zerschlagung unserer Bahn hat schon längst begonnen.

Aus der Praxis wissen wir, dass die Aufteilung des Bahnkonzerns in weit über 200 Tochtergesellschaften den Betriebsablauf massiv behindert, die Kommunikation erschwert und neue Bürokratien und Wasserköpfe geschaffen hat. Schlimmer noch: Man hat dadurch kleinere und größere Filetstücke geschaffen, die sich mühelos einzeln verkaufen lassen.

So wurden unter dem seit 2000 amtierenden DB-Chef Hartmut Mehdorn schon ohne ersichtliche Not und ohne nachvollziehbaren Grund profitable Tochterunternehmen aus der großen Bahnfamilie herausgerissen und an Private verkauft: PFA Weiden, DB-Fernmeldewerk München Aubing, Deutsche Touring GmbH, Deutsche Eisenbahn-Reklame, Scandlines, DB-Com... Diese Liste verkaufter und profitabler DB-Töchter erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Vor wenigen Wochen erfuhren wir, dass die DB-Immobilientochter Aurelis für einen extrem günstigen Preis an ein Konsortium aus dem Baukonzern Hochtief und dem britischen Finanzinvestor Redwood Grove verkauft wurde. Der offiziell genannte Verkaufspreis in Höhe von 1,6 Mrd. Euro dividiert durch die offiziell genannte Zahl von 27 Millionen Quadrat-

metern ergibt einen durchschnittlichen Betrag von knapp 60 Euro je Quadratmeter. Für Bauland in Bahnhofsnähe und attraktive Grundstücke in Citylage erscheint uns dies sehr, sehr günstig.

## Stimmverhalten im Aufsichtsrat

Ohne Zustimmung des Aufsichtsrats der DB AG wären solche Verkäufe von Tochterbetrieben nicht vorstellbar. Nehmen wir daher einmal die Verhältnisse im DB-Aufsichtsrat genauer unter die Lupe.

Der Aufsichtsrat der DB Holding besteht aus 20 Mitgliedern. Davon sind 10 Vertreter der Arbeitnehmer und 10 Vertreter des Anteilseigners. Aufsichtsratsvorsitzender ist Ex-Bundeswirtschaftsminister Werner Müller, Vorstandsvorsitzender der Evonik Industries AG, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender ist der TRANSNET-Vorsitzende Norbert Hansen. Bei einem „Patt“ kann der Aufsichtsratsvorsitzende doppeltes Stimmrecht ausüben.

Weitere Aufsichtsratsmitglieder auf der „Arbeitnehmerbank“ sind **Klaus Dieter Hommel, Lothar Krauß, Helmut Kleindienst, Horst Hartkorn, Jörg Hensel, Günter Kirchheim, Vitus Miller, Heike Moll und Ute Plambeck.**

Die vom Bund benannten weiteren Aufsichtsratsmitglieder der „Arbeitgeberbank“ sind **Jörg Hennerkes, Dr. Axel Nawrath, Dr. Bernd Pfaffenbach, Georg Brunnhuber, Dr. Jürgen Krumnow, Dr. Eggert Voscherau, Heinrich Weiss, Niels Lund Chrestensen, Dr.-Ing. Dr. h.c. Jürgen Großmann.**

Neben vier Vertretern der Politik (Hennerkes, Nawrath, Pfaffenbach, Brunnhuber) sind es also schon sechs unmittelbare Vertreter des Kapitals, denen der Bund die lukrativen Aufsichtsratsposten und wichtige Einblicke verschafft hat.

Allerdings: Noch hätten – rein rechnerisch – die Arbeitnehmervertreter unter der Stimmführerschaft Norbert Hansens die Möglichkeit, gemeinsam mit den beiden Vertretern der (seit 1998 sozialdemokratisch geführten) Bundesministerien für Verkehr und der Finanzen – den beamteten Staatssekretären Hennerkes und

## IG Metall und Jusos an Bord

Das Bündnis „Bahn für Alle“, in dem Bahn von unten von Anfang an mitarbeitet, hat Verstärkung bekommen und zählt nun 14 Mitglieder. Jetzt arbeiten auch die Jusos in der SPD und die IG Metall offiziell mit. Herzlich Willkommen! Weitere Infos: [www.DeineBahn.de](http://www.DeineBahn.de)

Nawrath – mehrheitlich „Nein“ zu sagen zum Verkauf profitabler Töchter oder zu anderen arbeitnehmerfeindlichen Maßnahmen des Mehdorn-Managements. Schließlich soll ein Aufsichtsrat ja ausdrücklich den Unternehmensvorstand wirksam kontrollieren und ihm nicht blind folgen.

Doch dazu ist es in den letzten Jahren offenbar nicht gekommen. Wir haben guten Grund zur Annahme, dass auch die Arbeitnehmervertreter im DB-Aufsichtsrat in den nichtöffentlichen Sitzungen in aller Regel durchweg mit der Seite der Anteilseigner abgestimmt und alle Maßnahmen des Konzernvorstands abgeseinet haben – und die Vertreter der Politik sowieso. Als 2005 die Meldung vom Verkauf der Deutschen Eisenbahnreklame aufkam, wollten wir von der Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums wissen, wie Armin Nagel, damals Staatssekretär und DB-Aufsichtsratsmitglied, sich dazu verhält. Armin Nagel war hierzu nicht zu sprechen. Der Sprecher des Ministeriums erklärte nur sinngemäß: Die Deutsche Bahn ist ein privates Unternehmen; wir haben da nicht reinzureden.

Noch gehört die Deutsche Bahn uns allen. Im Grunde jedoch hat das Mehdorn-Management weitgehend einen Blankoscheck des Eigentümers und ist keiner wirksamen Kontrolle durch den Bund oder die Arbeitnehmervertreter unterworfen.



Bahn von unten, Postfach 2112,  
65011 Wiesbaden, Tel./Fax. 0611.406807  
[www.bahnvonunten.de](http://www.bahnvonunten.de) - [info@bahnvonunten.de](mailto:info@bahnvonunten.de)  
V.i.S.d.P.: C. Mürdter

## Für freie, faire und ungehinderte Debatte!

Offensichtlich passt es nicht allen, dass sich der Kollege Alfred Lange, Railion-Betriebsrat und Mitbegründer unserer Initiative *Bahn von unten*, in Frontal21 als entschiedener Gegner des Börsengangs positioniert und vom ZDF mit folgender Aussage zitiert wird:

„Nicht nachvollziehbar“ findet das Bahn-Betriebsrat Alfred Lange: „Dieses Begleiten an die Börse durch die TRANSNET-Spitze, das ist mein eklatantester Punkt, mit dem ich absolut überhaupt nicht übereinstimmen kann.“

Dieses mutige Auftreten des Kollegen Lange, der im Gegensatz zu vielen anderen Gesicht zeigt und auch „Nein“ sagt, wenn er „Nein“ meint, hat hinter den Kulissen eine hektische Betriebsamkeit ausgelöst. Dabei haben einzelne Kollegen dem Vernehmen nach die Frage gestellt, ob es nicht an der Zeit sei, wegen „gewerkschaftsschädigenden Verhaltens“ ein Ausschlussverfahren gegen Alfred Lange einzuleiten.

So weit kann die offizielle Erklärung zum Frontal21-Beitrag auf [www.transnet.org](http://www.transnet.org) allerdings nicht gehen. Hier lesen wir:

„Kollege Alfred Lange hat auf dem Gewerkschaftstag 2004 für einen Antrag gestritten, der eine Ablehnung der Privatisierung forderte. Dieser Antrag hat keine Mehrheit gefunden. (...) Minderheitspositionen oder abweichende Meinungen haben in der TRANSNET ihre Berechtigung. Die betreffenden Kolleginnen und Kollegen sind herzlich eingeladen, weiterhin für ihre Position zu fechten.“

Diese Einladung nehmen wir gerne an. Es ist höchste Eisenbahn. Der Standpunkt gegen die Börsenbahn muss in den offiziellen TRANSNET-Medien (inform, TRANSNETThemen, [www.transnet.org](http://www.transnet.org)) endlich gleichberechtigt erwähnt und dargestellt werden. Auch der privatisierungskritische Film „Bahn unterm Hammer“ ist in den TRANSNET-Medien seit März mit keinem Wort erwähnt worden. Wir brauchen flächendeckende Basisdialoge zur Frage der Privatisierung, wie sie zu Tarifrunden mehrfach stattgefunden haben.

**Solidarität mit Alfred Lange! Keine Maßregelung und Verunglimpfung von Befürwortern einer öffentlichen Bahn im Interesse von Mensch und Umwelt. Schulterschluss aller Bahngewerkschaften und DGB-Gewerkschaften gegen Zerschlagung und Ausverkauf unserer Bahn!**

## Größenwahn zerstört die Einheit der Bahn Mit dem „Global Player“ DB die Welt erobern?

Zunehmend begründen die Privatisierungsbefürworter in Bahn-Management, Transnet und Politik ihr unermüdliches Treiben mit einem einzigen Argument: Die Deutsche Bahn könne nur überleben, wenn sie sich europaweit und weltweit als „Global Player“ aufstellt und in allen Himmelsrichtungen Bahn- und Logistikunternehmen aufkauft. Dazu brauche sie „frisches Kapital“, das der Staat nicht aufbringen könne.

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit hat sich der DB-Konzern in den letzten Jahren unermüdlich weltweit Güterbahnen, Speditionen und Logistikunternehmen eingekauft. Viele von diesen Unternehmen haben mit dem Schienenverkehr rein gar nichts zu tun.

Wenn es nach dem Willen der Privatisierer geht, dann wären die bisherigen Einkäufe nur die Spitze des Eisbergs. Im Sommer 2007 kaufte der DB-Konzern die spanische Güterbahn Transfesa und die größte britische Güterbahn EWS auf. Mit der EWS, die Güterverkehr durch den Kanaltunnel betreibt, fasst die DB erstmals auch in Frankreich Fuß. DB-Chef Mehdorn möchte nun der französischen Staatsbahn SNCF zunehmend auf ihrem eigenen Terrain Marktanteile abjagen. In seinem neuen „Drang nach Osten“ möchte das DB-Management auch Bahnen in ganz Osteuropa aufkaufen.

### Demgegenüber stellen wir fest:

- ❑ Hauptzweck der Deutschen Bahn muss es sein, die Eisenbahn als soziales und ökologisches Verkehrsmittel zu fördern und den flächendeckenden Schienentransport von Menschen und Gütern in Deutschland auszubauen und endlich den inländischen Marktanteil des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu erhöhen – und nicht Bahnen in ganz Europa aufzukaufen.
- ❑ Mit dem Versuch eines Aufkaufs der halben Welt haben sich vor der DB schon andere deutsche Konzerne kräftigt erhoben und verkalkuliert – so etwa Daimler oder BMW. Damit wurden viele Milliarden in den Sand gesetzt. Auch die privatisierte Deutsche Post strebt die Weltherrschaft im Logistikbereich an. Sie kommt dabei zunehmend auch der Deutschen Bahn in die Quere, hängt gleichzeitig die Fläche ab, schließt Filialen und entfernt Briefkästen.
- ❑ Die Panikmache nach dem Motto „Wenn wir nicht die anderen aufkaufen, dann machen sie uns platt“ können wir nicht hinnehmen. Noch sind DB und SNCF nicht privatisiert, noch könnten sie die solidarische und gleichberechtigte Zusammenarbeit ausbauen und noch könnten die Regierungen in Deutschland und Frankreich dafür sorgen, dass die europäische Politik der Liberalisierung im Eisenbahnbereich gestoppt wird. Gegen den Willen der Bundesregierung wären alle neoliberalen Richtlinien der EU nicht vorstellbar.
- ❑ Die Privatisierungsbetreiber reden davon, dass die DB für ihre Einkaufspläne mindestens 60 Milliarden Euro bräuchte und dafür auf privates Kapital angewiesen sei. Bei einem Verkauf von bis zu 49 Prozent der DB-Aktien durch Börsengang sind nach seriösen Schätzungen (Commerzbank, verschiedene Experten im Film „Bahn unterm Hammer“, [www.martin-burkert.de](http://www.martin-burkert.de)) aber deutlich weniger als zehn Milliarden Euro zu erzielen.
- ❑ Woher sollen dann die restlichen 50 Milliarden und mehr kommen? Eine mögliche Antwort hierauf bot sich in den letzten Monaten. So begründete der DB-Vorstand den Verkauf des profitablen Ostseefährbetreibers Scandlines mit der Notwendigkeit, den Einkauf der britischen Güterbahn EWS zu finanzieren. Wie ein Spielsüchtiger seine Habseligkeiten und notfalls auch Tafelsilber und Ehering im Pfandhaus verscherbelt, um an Geld für den nächsten Einsatz ranzukommen, so werden die DB-Manager in ihren Drang nach der Vorherrschaft in Europa in den kommenden Jahren je nach Zweckmäßigkeit Tochterbetriebe und ganze Unternehmensbereiche (Services, Regio, Schenker???????) verkaufen und mit dem Erlös sofort wieder andere Firmen hinzukaufen, von denen sie sich eine noch höhere Rendite versprechen.
- ❑ Die jetzt allseits beschworene heilige Einheit des Bahnkonzerns, der konzernweite Arbeitsmarkt und sichere Lebensperspektiven für 200.000 EisenbahnerInnen werden dann nichts mehr gelten. Wer sich jetzt sicher wähnt und den Versprechungen vertraut, kann dann ein böses Erwachen erleben. Darum: Widerstand tut not!