

Wer hat uns verraten?

Mit dem DGB gegen die Zerschlagung und den Ausverkauf unserer Bahn!

„Das Wegducken vor den sozialen Herausforderungen unserer Zeit ist leider symptomatisch für eine Schwundform des Liberalismus, die politische Freiheit mit Privatisierung verwechselt und den solidarischen Bürger zum egoistischen Bourgeois zurückentwickeln will. Das ist eigentlich nicht mehr „liberal“, es ist nur noch marktradikal zu nennen. Seit der Bundestagswahl 2005 ist offenkundig, dass es dafür keine Mehrheit gibt. (Kurt Beck in der F.A.Z., 11.06.2007, Seite 10)

„Gott sei Dank ist der Superhype vorbei, dass alles in privater Hand per se gut und preiswert sei. Wir müssen wieder vernünftig über Daseinsvorsorge reden.“ (Kurt Beck beim AfA-Bundeskongress in Kassel am 19.4.2008)

Wer gehofft hatte, Kurt Beck würde jetzt eine wirkliche soziale Wende einleiten – weg von Agenda 2010 und neoliberalen Privatisierungsorgien – sieht sich spätestens seit dem 28. April 2008 bitter enttäuscht. An diesem Tag hat der Koalitionsausschuss der Großen Koalition in Berlin unter aktiver Mitwirkung von Kurt Beck grünes Licht für den Einstieg in die Privatisierung und den Ausverkauf der Deutschen Bahn gegeben. Was sind alle Lippenbekenntnisse Kurt



Becks wert, wenn er gleich danach wieder umfällt und – ohne Not – den letzten großen bundeseigenen Betrieb für die Zerschlagung und Privatisierung freigibt? 70 Prozent der Bevölkerung, ein Großteil der SPD-Mitglieder, DGB, ver.di, IG Metall, AfA, Jusos und viele andere haben sich klar gegen die Kapitalprivatisierung und Zerschlagung unserer Bahn positioniert. Wie „nah bei den Menschen“ ist Kurt Beck wirklich, wenn er dem Drängen der Privatisierungslobby so leicht nachgibt und die Meinung und Nöte der Menschen missachtet?

Es gibt weltweit kein Modell einer gelungenen Bahnprivatisierung, dafür aber viele negative Beispiele wie England, Neuseeland oder Argentinien. Ob Post, Telekom oder Stadtwerke – überall ging die Privatisierung zu Lasten der Beschäftigten und Bürger. Davon können betroffene KollegInnen ein Lied singen. Kurt Becks Hoffnung, den Börsengang der DB-Transportholding strikt auf 24,9 Prozent der Aktien zu begrenzen und den Renditedruck zu neutralisieren, sind auf Sand gebaut. Ein bisschen Börsengang gibt es genau so wenig wie ein bisschen schwanger.

Versprochen - gebrochen



Kurt Becks Versprechen - und dann das Holdingmodell? Der Film zum Bahn-Beschluss des SPD-Bundesparteitags 2007.

Dieser Film beweist: Kurt Beck hält sein Versprechen nicht. Doch der Kampf geht weiter. <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/beckfilm.php>

Kurt Beck hätte den „Stones“ – Steinmeier und Steinbrück – nur signalisieren müssen: Da mache ich nicht mit. Wenn der Staat ohnehin über Jahre weit mehr als 10 Milliarden • pro Jahr in das Eisenbahnwesen steckt – das ist im Übrigen weitaus mehr als im Jahre 1994 –, dann soll er das Ganze auch in seiner Hand behalten und nicht noch mit öffentlichen Geldern private Renditen subventionieren.

Noch ist keine Bahnaktie verkauft. Wir müssen den Druck auf die Regierenden verstärken, damit sie die Finger von der Kapitalprivatisierung der Bahn lassen. Gemeinsam mit Beschäftigten, Gewerkschaften, Fahrgast- und Umweltverbänden sind Alternativen einer modernen, transparenten und bürgernahen Bahn in öffentlichem Eigentum zu entwickeln und umzusetzen.

„Ein bisschen schwanger, das geht nicht“

„Ich finde, hier wird eine Tür geöffnet – gewiss nur einen Spalt weit – für ein bisschen in Richtung Privat statt Staat. Das wäre genauso wie ein bisschen Schwangerschaft.“

Das sagte der ehemalige SPD-Bundestagsabgeordnete Peter Conradi unter großem Beifall der Teilnehmer beim SPD-Bundesparteitag im Oktober 2007 zur geplanten Teilprivatisierung der Bahn. Recht hat er.

Damals stand die so genannte Volksaktie zur Debatte. Jetzt hat die SPD-Führungsspitze ein neues Privatisierungsmodell aus dem Hut gezaubert und vom Parteirat beschließen lassen. Nach dem Holding-Modell soll ein Teil der DB-Transportbereiche an private Investoren verkauft und - mit der Begrenzung der Anteile auf 24,9% - der Einfluss der Investoren auf Unternehmensentscheidungen ausgeschlossen werden.

Dass dieser Spagat gelingen kann, daran zweifeln nicht nur unterschiedene Privatisierungsgegner wie das Bündnis „Bahn für Alle“. Denn setzt das Bundesunternehmen DBAG seine Interessen in der Privatisierungs-Tochter durch, werden die privaten Eigentümer einen Ausgleich für entgangenen Gewinn fordern, der ihnen per Gesetz zusteht. Wollen der Bund und seine DBAG diese Zahlungen vermeiden, werden sie in vorseilendem Gehorsam allen Wünschen der Privaten Rechnung tragen: den Fernverkehr schrumpfen lassen, Verbindungen in die Verantwortung der Länder abschieben, die Infrastruktur vor allem im Interesse gewinnträchtiger Verbindun-

gen ausbauen.

So schreibt der Giessener Anzeiger am 22.04.: „Die künftigen Profiteure der Bahnprivatisierung sitzen in den Startlöchern und reiben sich schon die Hände. Die von der SPD gelobten Grenzen und Einflussmöglichkeiten des Bundes werden von den Käufern und Banken nicht ernst genommen.“



Dividende dividiert die Bahn.

Ein „führender Frankfurter Investmentbanker“ sagte der Wirtschaftswoche. „Die fehlende Sperrminorität ist für die Privatisierung nicht entscheidend, sondern eher von theoretischer Bedeutung.“

„Charme“ hat Becks Privatisierungsvorschlag auch nach Meinung eines anderen Investmentbankers, weil Investoren darauf spekulieren könnten, dass irgendwann einmal doch noch mehr als 24,9 Prozent der Verkehrs- und Logistiksparte an die Börse kommen.

Die FDP sieht in den von der SPD propagierten Sicherungs-

maßnahmen nichts als „weiße Salbe“ für SPD-Linke und TRANSNET. In einem Brief an seine lieben Kolleginnen und Kollegen schreibt der Referent für Verkehrswesen in der FDP-Bundestagsfraktion unter anderem: „Mit dem Einstieg in die Privatisierung wird ein Pfad eingeschlagen, der mittelfristig unweigerlich zu der Aufstellung führt, die von uns und den anderen Wettbewerbsbefürwortern schon immer propagiert worden ist: die schrittweise Privatisierung der Verkehrsbereiche des DB-Konzerns ohne Netz bis hin zur Vollprivatisierung und damit der endgültigen Trennung von Netz und Betrieb. Die vertraglichen Sicherungsmaßnahmen gegen diese Entwicklung sind nur 'weiße Salbe' für SPD-Linke und Transnet. Sobald beispielsweise Kapitalerhöhungen notwendig werden, wird der Bund nicht mitziehen können und deswegen weitere Anteile veräußern. Die vorläufige Beschränkung der Investoren auf 24,9 % ist unschädlich, weil die Spielregeln des Kapitalmarktes sofort greifen. Der Bund kann angesichts des Risikos von Gewinnwarnungen und Kursverlusten keine kapitalmarktwidrigen Entscheidungen durchsetzen.“

Ob 5, 24, 9 oder 49,9 Prozent Privatisierung, private Investoren werden ihren Anspruch auf Gewinnmaximierung durchsetzen. 70% der WählerInnen lehnen jede Bahnprivatisierung ab. Sie werden der SPD für den Einstieg in die Privatisierung der Bahn bei der Bundestagswahl ein herzliches Dankeschön sagen.