

Es ist fünf Sekunden vor 12 Jetzt für *Plan B* kämpfen!

Die Anzeichen verdichten sich: Die Macher der Großen Koalition und Strategen im Konzern arbeiten auf die weitere Zerschlagung und Privatisierung der Deutschen Bahn hin. Grundlage ist das von Bundesfinanzminister Peer Steinbrück eingebrachte Holding-Modell. Sein Konzept läuft de facto auf die Trennung von Netz und Betrieb hinaus. Das Netz soll beim Bund bleiben, die Transportgesellschaften sollen jedoch (teil-)privatisiert werden. Dies alles soll sogar ohne Bundestagsbeschluss umgesetzt werden.

„Es geht nur ums Geld“, bringt der frühere British-Rail-Manager Peter Rayner im Dokumentarfilm „Bahn unterm Hammer“ die leidvollen Erfahrungen mit der Privatisierung der Bahn in Großbritannien auf den Punkt. Nirgendwo auf der Welt gibt es ein gelungenes Beispiel einer Bahnprivatisierung. Aber einige wenige können damit viel Geld verdienen. Darum wollen sie rasch vollendete Tatsachen schaffen. Leidtragende wären die Allgemeinheit, die Umwelt und wir Eisenbahnerinnen und Eisenbahner.

Am 13. November 2007 hat der TRANSNET-Beirat in Fulda nun endlich einstimmig „Plan B“ gefordert – also eine Bahn im Bundesbesitz. Damit ist klar gestellt, „dass wir uns gegen eine Zer-

schlagung mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln zur Wehr setzen werden. Das kann unter Umständen auch Streiks bedeuten. (...) wenn es um die Existenzsicherung der Beschäftigten geht, muss uns auch dieses Mittel recht sein.“ (inform telegramm Nr. 50, 14. November 2007)

Hinter diesen Beschluss darf es jetzt kein Zurück mehr geben! Die allermeisten EisenbahnerInnen, zwei Drittel der Bevölkerung und über 70 Prozent der Anhänger von SPD und CDU/CSU wollen keine Privatisierung. Auch der DGB unterstützt das Engagement für eine einheitliche und bundeseigene Bahn. Warum sich Norbert Hansen jedoch schon einen Tag später (ungestraft) wieder von dem in Fulda gefassten Beschluss für „Plan B“ abgesetzt und Unterstützung für die Privatisierung signalisiert hat, ist uns unerklärlich. Und dann begrüßte der DB-Aufsichtsrat am 15. November 2007 – offenbar auch mit den Stimmen unserer Arbeitnehmervertreter – im November 2007 die im Koalitionsausschuss erörterten neuen Überlegungen zum Bahn-Börsengang. Ein „Mitgestalten“ an dieser Zerschlagung und Privatisierung kann und darf es nicht mehr geben. Wenn eine handvoll Akteure, die kein Mandat des Volkes für den Ausverkauf hat, hinter den



Dividende dividiert die Bahn

Kulissen gegen den Willen einer breiten Mehrheit die Bahn zerschlagen und vollends dem Renditedruck unterwerfen will, ist unser breiter Widerstand das Gebot der Stunde.

„Wenn es notwendig wird, werden die Politiker, die die Zerschlagung des Eisenbahnsystems wollen, eben die Verantwortung dafür übernehmen müssen, wenn alle Züge in Deutschland stillstehen, bis solche Absichten beerdigt sind“, hatte Norbert Hansen beim TRANSNET-Gewerkschaftstag 2004 in Berlin erklärt und dafür starken Beifall bekommen. Geschwätz von gestern? Worauf sollen wir noch warten? Die Zerschlagung der Bahn ist schon längst im Gange und schon in der Bildung von weit über 200 Tochtergesellschaften angelegt. Dies hat neue Bürokratien geschaffen, erschwert die Kommunikation und behindert den Betriebsablauf.

DB-Chef Hartmut Mehdorn ist kein Garant einer einheitlichen, integrierten Bahn. Unter ihm wurden schon seit 2000 ohne Not und ohne triftigen Grund etliche profitable Tochterunternehmen aus der großen Bahnfamilie herausgerissen und an Private verkauft:

Fortsetzung auf der Rückseite



Rd. Nr. 50, 14. November 2007



Es ist Zeit für unseren „Plan B“

Die Diskussion um die Teilprivatisierung der DB AG ist festgefahren. Derzeit gibt es kein Privatisierungsmodell, das den integrierten Konzern unangestastet lässt. TRANSNET und GDBA haben daher den Bund aufgefordert, die Deutsche Bahn als Eigentümer weiterzuführen. „Solche Gewerkschaften haben beschlossen, dass es Zeit für Plan B ist“, erklärten Norbert Hansen und Klaus-Dieter Hommel in Berlin.

Am Dienstag haben erstmals die Spitzenorgane – der Beirat der TRANSNET und der Bundeshauptvorstand der GDBA – gemeinsam getagt. Dabei haben sie einen Beschluss zur Zukunftssicherung der DB AG gefasst. „Plan B“ bedeutet demnach, dass der Bund Eigentümer der DB AG sein und bleiben muss und dass er dafür sorgen muss, dass der Konzern seine bisherige erfolgreiche Strategie fortsetzen kann. Dafür muss er ggf. auch weiteres Eigenkapital zur Verfügung stellen. Im Einzelnen heißt das:

Nur für den Papierkorb? TRANSNET-Beirat beschließt Plan B.

PFA Weiden, Fernmeldewerk München-Aubing, Deutsche Touring GmbH, Deutsche Eisenbahnreklame, Scandlines, DB Com, jetzt auch die Immobilienochter Aurelis. Haben gar unsere Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gegen unsere Interessen diese Verkäufe abgenickt?

Auch wenn sie uns vor einer (Teil-)Kapitalprivatisierung das Blaue vom Himmel versprechen - hinterher blühen uns Zustände wie bei der Post und bei der Telekom. Berauschen wir uns daher nicht an den kleinen tarifpolitischen Erfolgen der letzten Tage. Denn erstens wissen wir noch nicht im Detail, was da konkret für wen rauskommt. Wenn bei den 10 Prozent Entgelterhöhung, die man uns bis 2010 verspricht, die 4,5 Prozent ab Januar 2008 mit eingerechnet sind, dann kann der Rest schnell wieder von der Inflation aufgefressen werden. Ist das, was uns vorgelegt wurde, so von der Tarifkommission abgestimmt worden oder nicht? Wird die Bahn jetzt stückweise tarifpolitisch zerschlagen?

Es ist 5 Sekunden vor 12. Keine einzige Aktie, kein Betriebsteil darf in private Hände gelangen. Wer die Klimakatastrophe abwenden und die Bahn als Rückgrat eines umweltfreundlichen und sozialen Verkehrssystems ausbauen will, muss die Privatisierung verhindern. Nur das geschlossene Handeln aller Bahngewerkschaften und aller DGB-Gewerkschaften, das alles Trennende beiseite schiebt, kann die Zerschlagung und Privatisierung stoppen.

Downloads im Internet

Offener Brief an den HV

www.bahnvonunten.de/AnBeiratundHV.htm

OV Bonn gegen Börsengang

www.bahnvonunten.de/OVBonn.pdf

Für eine transparente und kämpferische TRANSNET!

<http://www.bahnvonunten.de/wirbelumfrontal21.htm>

Bahn von unten, Postfach 2112,
65011 Wiesbaden
Tel./Fax. 0611.406807
www.bahnvonunten.de
info@bahnvonunten.de
bahnvonunten@aol.com
V.i.S.d.P.: C. Mürdter



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

Zunehmend begründen die Privatisierungsbefürworter ihr Treiben mit einem einzigen Argument: Die Deutsche Bahn könne nur überleben, wenn sie sich weltweit als „Global Player“ aufstellt und überall Bahn- und Logistikunternehmen aufkauft. Dazu brauche sie „frisches Kapital“, das der Staat nicht aufbringen könne. 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. Hartmut Mehdorn möchte nun der französischen Staatsbahn SNCF zunehmend auf ihrem eigenen Terrain Marktanteile abjagen. In seinem neuen „Drang nach Osten“ möchte er auch Bahnen in ganz Osteuropa aufkaufen.

Demgegenüber stellen wir fest:

Hauptzweck der DB muss es sein, die Eisenbahn als das soziale und ökologische Verkehrsmittel zu fördern und einen flächendeckenden Schienentransport von Menschen und Gütern in Deutschland auszubauen und den inländischen Marktanteil des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu erhöhen – und nicht Bahnen in ganz Europa aufzukaufen. Mit Aufkäufen in aller Welt haben sich vor der DB schon andere deutsche Konzerne kräftigt erhoben und verkalkuliert. Damit wurden auch viele Milliarden in den Sand gesetzt. Auch die Deutsche Post strebt die Weltherrschaft im Logistikbereich an. Sie kommt dabei zunehmend der Deutschen Bahn in die Quere.

Die Panikmache nach dem Motto „Wenn wir nicht die anderen aufkaufen, dann machen sie uns platt“ ist Unsinn.

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 und vor allem die Gewerkschaften dafür sorgen, dass die europäische Politik der Liberalisierung im Bahnbereich 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. Bei einem Verkauf von bis zu 49 Prozent der DB-Aktien durch Börsengang sind nach seriösen Schätzungen (Commerzbank, Experten im Film „Bahn unterm Hammer“, www.martin-burkert.de) aber deutlich weniger als zehn Milliarden Euro zu erzielen.

Woher sollen dann die restlichen 50 Milliarden und mehr kommen? Im Sommer begründete der DB-Vorstand den Verkauf der Scandlines mit der Finanzierung der britischen Güterbahn EWS. Wie ein Spielsüchtiger auch Tafelsilber und Ehering im Pfandhaus verscherbelt, um an Geld für den nächsten Einsatz ranzukommen, so werden die DB-Manager in ihren Drang nach Expansion Tochterbetriebe und Unternehmensbereiche verkaufen und andere Firmen hinzukaufen, von denen sie sich höhere Renditen versprechen. Die heilige Einheit des Bahnkonzerns, der konzernweite Arbeitsmarkt und sichere Lebensperspektiven für 200.000 EisenbahnerInnen werden dann nichts mehr gelten.

Daher: Widerstand tut not!