

# Das geht uns alle an: Gemeinsam gegen die drohende Zerschlagung und Privatisierung der Deutschen Bahn

**Der Ausverkauf von öffentlichem Eigentum geht weiter. Die Bundesregierung will die Deutsche Bahn AG (DB AG) privatisieren. Noch ist die Bahn allerdings zu 100 Prozent im Bundesbesitz. Für den Verkauf auch nur einer Bahnaktie an Private besteht kein technischer oder sachlicher Grund, kein gesetzlicher Sachzwang und auch keine Rechtfertigung – außer den Renditeinteressen künftiger Investoren und der neoliberalen Verbohrtheit mancher Politiker, die meinen, alles drauf los privatisieren zu müssen.**

Noch haben wir etwas zu verteidigen und viel zu verlieren. Bei jeder Form der Privatisierung kämen zig tausend Beschäftigte und die Interessen der Masse der Kunden und einer breiten Öffentlichkeit unter die Räder. Die Beispiele bereits erfolgter Privatisierungen – ob Post, Telekom, Stadtwerke oder andere bisherige Einrichtungen der Daseinsfürsorge – bestärken uns in unserem Engagement. Es gibt auch kein internationales Vorbild einer erfolgreichen Bahnprivatisierung – dafür aber um so mehr abschreckende Beispiele – von Großbritannien über Argentinien bis Neuseeland. Wie eine öffentliche Bahn ohne Privatisierung gut funktionieren kann, zeigt die Schweiz.

**Bahnprivatisierung ist eine gigantische Verschleuderung von Volksvermögen.** Denn Bahnanlagen, Grundstücke und Rollmaterial im Wert von weit über 100 Milliarden Euro würden für weniger als 10 Milliarden Euro verschербelt werden. Derzeit streiten sich die Politiker noch um den Weg der Privatisierung („mit oder ohne Netz?“). Dahinter stecken unterschiedliche materielle Interessen der Privatisierungslobby. Verkehrsminister Tiefensee (SPD) und DB-Chef-Mehdorn möchten milliardenschwere DB-Aktienpakete an institutionelle Anleger aus Asien oder den USA, vielleicht auch an arabische Ölscheichs verkaufen. Solche Kapitalgruppen haben mit dem umweltfreundlichen Schienenverkehr und sicheren Eisenbahnerarbeitsplätzen nichts am Hut. Sie wollen für ihr investiertes Kapital maximale Rendite sehen. Was aus Firmen wird, die in die Hände privater Finanzinvestoren geraten, verfolgen wir tagtäglich. Bei der Bahn wäre jeder Betriebsteil, Zug, Arbeitsplatz oder Streckenkilometer gefährdet, der angeblich nicht genügend Rendite erbringt. Die Aktionäre würden auf einen Verkauf der attraktiven Grundstücke in Citylage drängen und dafür Nebenstrecken abhängen. „Kein BenQ bei der Bahn“, brachte es

ein streikender Kollege in Bayern vor wenigen Tagen in einem Plakat auf den Punkt. Auch wenn der Bund „nur“ 49 Prozent der Aktien verkaufen würde, müsste er als Mehrheitseigentümer unweigerlich den Renditeinteressen der Aktionäre gehorchen. Daher: **Keine einzige Bahnaktie darf in private Hände gelangen. Wenn der Bund schon weiterhin 2,5 Milliarden Euro jährlich in die Schiene stecken soll, dann soll er den Einfluss nicht aus der Hand geben und die ganze Bahn behalten.**

Auf der anderen Seite wollen einheimische Unternehmensgruppen, dass das Streckennetz beim Bund bleibt. Dafür wollen sie jedoch die anderen Teilbetriebe der DB einzeln aufkaufen, also zu 100 Prozent privatisieren. Diese Kapitalgruppen haben es auf Schnäppchen abgesehen und stehen in Berlin auf der Matte. Dabei wissen sie den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), CDU/CSU, FDP und Grüne auf ihrer Seite. Die Linksfraktion ist gegen Privatisierung. Die Aufgliederung des DB-Konzerns in viele, teilweise gegeneinander arbeitende Tochterunternehmen behindert schon jetzt den Betriebsalltag massiv. Wenn diese Teilbetriebe noch an zahlreiche verschiedene Eigentümer verkauft würden, wäre das Chaos größer. Dann hätten wir bald Zustände wie in Großbritannien. Denn dort sind bereits private Konzerne wie Veolia/Connex, Abellio und Arriva tätig, die jetzt bei der Zerlegung der Deutschen Bahn fette Beute wittern. Nicht ohne Grund fordern aber 10 Jahre nach der Bahnprivatisierung britische Gewerkschaften, Labour Party, Medien und die Mehrheit der Bevölkerung heute die Wiederverstaatlichung der Bahnen. In den TRANSNET-Publikationen finden wir viele gute und triftige Argumente

dafür, Schienennetz und Betrieb in einer Hand zu lassen. Es ist aber grob fahrlässig, wenn führende TRANSNET-Kollegen für das leere Versprechen einer Einheit des Konzerns einen „integrierten Börsengang“ als „kleineres Übel“ dulden. Nach einem Börsengang wird die Zerschlagung des Konzerns erst recht weitergehen. Wer die Einheit der Bahn wiederherstellen möchte, muss jede Form von Privatisierung ablehnen.

Ende Mai 2006 unterzeichneten die Gewerkschaftsvorsitzenden Norbert Hansen (TRANSNET) und Frank Birske (ver.di) ein gemeinsames Papier, in dem sie fordern, dass die DB AG als integriertes Unternehmen im Staatsbesitz erhalten bleiben soll und nicht zerschlagen werden darf. Beide Gewerkschaften wollten „ihre Positionen gegenüber der Politik gemeinsam durchsetzen“. Doch seither sind fünf Monate verstrichen. Den Worten sind bisher keine Taten gefolgt.

## Weder Pest noch Cholera

Es gibt kein „kleineres Übel“ oder eine „weniger schädliche“ Form der Privatisierung. Fahrweg und Betrieb gehören zusammen und müssen in öffentlicher Hand bleiben. Die Bahn kann nur als einheitlicher Organismus optimal funktionieren. Wenn einzelne Organe entnommen werden, ist der Kollaps vorprogrammiert. Jetzt müssen alle Gewerkschaften und Privatisierungsgegner gemeinsam für den Erhalt einer einheitlichen und bundeseigenen Deutschen Bahn AG eintreten. Wir müssen vor allem Druck auf die SPD-Fraktion ausüben und denjenigen Abgeordneten den Rücken stärken, die sich bereits gegen eine Privatisierung ausgesprochen haben. Es sollte uns zu denken geben, dass jetzt auch auf der frühere Verkehrsminister Kurt Bodewig (MdB, SPD) die Privatisierungspläne kritisiert und feststellt, dass es keinen SPD-Parteitagsschluss pro Privatisierung gibt. Ohne eine Zustimmung der SPD wäre das Projekt Bahnprivatisierung fürs Erste geplatzt.

21. Oktober 2006

Infos: [www.bahnvonunten.de](http://www.bahnvonunten.de)  
[www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de)

