



„Bahn nicht ans Privatkapital verscherbeln!“

Bündnis „Bahn für alle“ kämpft hartnäckig gegen den geplanten Börsengang an

Text und Fotos von PAT CHRIST

71 Prozent der Bundesbürger, so Hendrik Auhagen vom Bündnis „Bahn für alle“, sind einer Emnid-Meinungsumfrage vom November 2006 zufolge dafür, dass die Deutsche Bahn in öffentlichem Eigentum bleibt. Anders die Meinung der Koalitionsspitze. Die wünscht, dass 24,9 Prozent der Bahn bis 2009 an privates Kapital gehen sollen. Die Infrastruktur solle Eigentum des Bundes bleiben.

Privatisierungsgegner schlagen Alarm. Sie verweisen auf die 1992 vorgenommene Bahnprivatisierung in England als ein besonders negatives und abschreckendes Privatisierungsbeispiel. „Die Sauberkeit der Züge lässt zu wünschen übrig, das Schienennetz ist veraltet, und sich im Tarifdschungel und auf den Bahnhöfen von 25 Eisenbahngesellschaften zurechtzufinden, ist für Un- erfahrene eine echte Herausforderung“,

listet der in London tätige NDR-Hörfunk- korrespondent Holger Senzel auf.

Laut Attac-Mitglied Hendrik Auhagen sollen bei der bundesdeutschen Bahn- privatisierung Bahnanlagen, Grund- stücke und Rollmaterial im Wert von weit über 100 Milliarden Euro für mög- licherweise nicht einmal zehn Milliar- den Euro unter den Hammer gebracht werden. Dies sei ein politisch verant- wortungsloses, gigantisches „Verscher- beln“ von öffentlichem Eigentum. Hinzu komme, dass Großinvestoren, die sich für die Bahn interessieren, dies nur mit Blick auf hohe Rendite tun: „Hohe Ren- diten können jedoch nur zu Lasten der Bahnbeschäftigten und der Kunden er- zielt werden.“

Für den Kölner Publizisten Werner Rüge- mer, zeigt die Privatisierung der Bahn, „dass auch das noch hundertprozentige

staatliche Eigentum nicht vor den Glo- balisierungsexzessen von global pla- yers schützt“. Die Bahn fordere und er- halte immer noch staatliche Zuschüsse und folge einem „extrem beschäfti- gungs- und umweltschädlichen Mu- ster“. Privatisierungsgegner Rügemer weist darauf hin, dass die Bahn nach der Übernahme der Spedition Schen- ker das größte Transportunternehmen auf der Straße ist. Hinzu komme der Be- trieb der Kfz-Flotten für große Konzerne wie Eon und für die Bundeswehr. Rügemer: „Die Einkommen des Manage- ments steigen, während Niedriglöhner und Saisonkräfte reguläre Arbeitsplätze ersetzen.“

Dorothee Menzner, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Die Linke im Bundestag, kämpft gleichfalls gegen die Privatisierung. Für das Landesvor- standsmitglied der Linkspartei » » »

Niedersachsen ist das halb private, halb staatliche Eigentumsmodell, das der Koalition vorschwebt, ein fauler Kompromiss. Der Staat darf sich laut Menzner nicht aus der öffentlichen Daseinsvorsorge zurückziehen. Die linke Politikerin fordert als Alternative zum Bahnverkauf unter anderem ein bundeseigenes Infrastrukturunternehmen, das die Verantwortung für Schienen, Brücken, Tunnel, Bahnhöfe, Güteranlagen, Stellwerke und Signale, die bahneigene Energieversorgung, die Bauprojektierung, die Trassenvergabe, das Kursbuchwesen und das DB-Jobcenter haben sollte.

Bahnkundenanlagen als Geldquelle sind für Hendrik Auhagen vom Bündnis „Bahn für alle“ die ungefährlichere Alternative zum Verkauf der Bahn an „unkontrollierbare Heuschrecken“. So könnte die Bahn – mit dem Bund als Ausfallbürge – jedem Bahnkunden, der Anleihen kauft, eine dreiprozentige Rendite garantieren. Bahnkunden als Geldgeber wären im Gegensatz zu Großinvestoren tatsächlich an einem kundenfreundlichen, qualitativ hochwertigen Bahnbetrieb interessiert, wirbt Auhagen für seinen Vorschlag.

Die Energieproblematik und der bereits eingeleitete Klimawandel ist für das Bündnis „Bahn für alle“ eines von vielen Argumenten für eine „Bürgerbahn“ à la Schweiz. Für Auhagen ist die gemeinnützige, nicht profitorientierte Schweizer Bürgerbahn die „beste Bahn in Europa, wenn nicht sogar der ganzen Welt.“ Allemal ist sie für ihn eine sehr gute Alternative zum Börsengang der deutschen Bahn.

Da die Bahn schon vor dem Börsengang kundenunfreundlicher wurde, misstraut



Nein zum Ausverkauf der Bahn! In vielen Gesprächen mit Politikern – hier zum Beispiel mit dem CSU-Bundestagsabgeordneten Paul Lehrieder – protestiert Hendrik Auhagen vom Bündnis „Bahn für alle“ gegen den Börsengang der Bahn.

das Bündnis Versprechen, die Politik werde nach dem Börsengang streng auf eine Sicherstellung des Versorgungsauftrags achten. Laut Auhagen legte die Bahn mit Blick auf den Börsengang seit der Bahnreform 1994 bereits 4.000 Streckenkilometer still. Weitere Stilllegungen werden nach Überzeugung des Bündnisse auf die Privatisierung folgen. Die Bahnreform brachte außerdem einen drastischen Personalabbau. 1994 hatte die Bahn noch 360.000 Beschäftigte gehabt. Heute sind es Auhagen zufolge nur noch 180.000.

Am 23. November 2006 übergab „Bahn für Alle“ mehr als 34.000 Unterschriften gegen die Bahn-Privatisierung an Bundestags-Vizepräsidentin Dr. Susanne Kastner. Vor der Übergabe der Unterschriften wurde vor dem Reichstagsgebäude in Berlin eine Balkenwaage aufgebaut, die symbolisierte, wie wenig Einfluss die Bevölkerungsmehrheit mit ihrer breiten Ablehnung der Bahnprivatisierung gegenüber den Bahn- und Regierungschefs hat. „Der Bundestag

wiegt falsch, wenn die Bevölkerungsmehrheit leichter ist als eine Sammlung abwegiger und risikoreicher Privatisierungsvorschläge“, so Bündnisaktivist Jürgen Mumme.

Inzwischen scheint sich abzuzeichnen, dass das Bundesverkehrsministerium den für Ende März geplanten Gesetzesentwurf zur Bahnprivatisierung wahrscheinlich erst im Mai vorlegen wird. Was das inzwischen aus zehn Verbänden bestehende Bündnis „Bahn für alle“ als Erfolg für sich verbucht.

„Bahn für alle“ ruft die Bevölkerung weiter auf, sich gegen die Privatisierung der Bahn zu einzusetzen. Das Bündnis organisiert eine Online-Unterschriftenaktion, gibt einen Rundbrief heraus und hat ein Diskussionsforum installiert. Abrufbar ist dies alles unter „www.attac.de/bahn-fuer-alle/pages/jetzt-handeln.php“.

« « «

Am 17. und 18. März findet in Berlin die Tagung „Die Bahn ist keine Ware“ statt. Eingeladen sind laut „Bahn für alle“ Menschen, die „nicht hinnehmen wollen, dass das Bahnsystem in Deutschland einfach so verkauft und zerstört wird“. Im Mittelpunkt der Tagung wird die Uraufführung des Films „Bahn unterm Hammer“ stehen. Daneben sollen aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Kampagne diskutiert werden. Weitere Informationen gibt es unter: <http://www.bahn-fuer-alle.de/tagung>. Die Tagung beginnt Samstag, 17. März, um 12 Uhr und endet am Sonntag um 14 Uhr. Im Tagungsbeitrag von 20 Euro sind Verpflegung und die Kinokarte für Film enthalten.