



Bahn-Fakten **6**

Bahnchef Mehdorn sagt:

☞ Am 24. November beschloss der Bundestag einen Bahnbörsengang. Jetzt haben wir Planungssicherheit. ☞

Bahn für Alle sagt:

☞ Erst im Frühjahr 2007 entscheidet das Parlament über die Bahnprivatisierung. Die Eckpunkte der großen Koalition laufen auf einen Ausverkauf der Bahn hinaus. ☞

Wie die große Koalition die Bahn verhökern will

Am 24. November 2006 beschloss der Bundestag mit den Stimmen der Parteien der Großen Koalition ohne eigenständige Debatte und in Form eines Entschließungsantrags zum Verkehrsetat 2007: Die Bundesregierung wird beauftragt, „möglichst bis zum 31. März 2007 ein Bahnprivatisierungsgesetz zu erarbeiten“.

Bahn für Alle erkennt im Beschluss vier fatale Zielvorgaben:

„Noch in dieser Legislaturperiode“ sollen „private Investoren an der DB AG beteiligt“ werden. Dies ist eine offene Einladung an spekulative Kapitalanleger, die Vizekanzler Müntefering 2005 noch als „Heuschrecken“ titulierte.

Es gibt eine langjährige „Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung – LuFV“, nach der jährlich „bis zu 2,5 Milliarden Euro“ Bundesmittel für das Netz fließen. Da auch die Nahverkehrsgelder feststehen (pro Jahr knapp 7 Milliarden Euro) werden dann jährlich gut neun Milliarden Euro staatliche Gelder an ein Verkehrssystem gehen, das zunehmend unter der Kontrolle privater „Investoren“ steht.

Formal soll die „steuerfinanzierte Infrastruktur“ Bundeseigentum bleiben. Die Bahnhöfe werden bereits nicht mehr erwähnt. In diesen gelten nur die Gleise und die Bahnsteige als „Infrastruktur“. Die eigentlichen Bahnhöfe („Empfangsgebäude“) werden der direkten Privatisierungsmasse zugeordnet.

Die Behauptung „Infrastruktur bleibt Bundeseigentum“ wird mit der folgenden Passage dann faktisch widerrufen: „Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.“

Dahinter steht das Eigentumssicherungsmodell. Über einen komplizierten Vertrag erhält die teilprivatisierte DB AG das Recht, die Infrastruktur für einen langen Zeitraum wirtschaftlich zu nutzen. Da diese Nutzungsrechte sehr weit gehen, kann sie den Immobilien-Schatz auch bilanzieren. Sie soll sogar „nicht bahnotwendiges Gelände“ verkaufen können. Der Bund kann die wirtschaftliche Nutzung nur unter sehr spezifischen Bedingungen – und gegen Milliarden-Summen – zurück erhalten. Damit entsprechen diese Vorgaben weitgehend dem Modell eines „integrierten Börsengangs“.

Die Intentionen sind klar: Erstens soll mit dem extrem undemokratischen Beschluss die beginnende Debatte gedeckelt werden. Zweitens soll bis Frühjahr 2007 kammheimlich ein Bahnprivatisierungsgesetz erarbeitet werden, das die schlimmsten Befürchtungen bestätigt. Es geht um den Ausverkauf eines in 170 Jahren aufgebauten, nachhaltigen Verkehrssystems.