

# Bahn für Alle, X, Z und Y fordern: Bahnbörsengang aussetzen!

Die unterzeichnenden Verbände und Einzelpersonen fordern vom Eigentümer der Deutschen Bahn AG – Bundesregierung bzw. Bundestag in Vertretung des Bundes – ein mindestens halbjähriges Aussetzen der Teilprivatisierung der DB AG. Aufgrund aktueller Entwicklungen müssen vier Punkte vor einem Börsengang geklärt werden. In allen vier Fällen sind Sicherheitsvorkehrungen zur Wahrung zentraler öffentlicher Interessen erforderlich.

1. Klärungspunkt: Die teilprivatisierte Bahn darf ihre Monopolposition nicht zu Lasten der Fahrgäste einsetzen  
Trotz massiver Proteste werden die Bahnfahrpreise im Dezember 2008 um 3,9 Prozent erhöht. Seit 2004 liegt der Anstieg bei rund 25 Prozent. Der skandalöse Bedienzuschlag von 2,50 Euro je Strecke ist mittelfristig nicht vom Tisch. Immerhin wurde er zuvor im Aufsichtsrat auch von den Vertretern der Bundesregierung akzeptiert. Nach ihrem Einstieg werden private Investoren Maßnahmen zum flächendeckenden Abbau von Service und von Arbeitsplätzen einleiten und vom Ziel, mehr Fahrgäste zum Umsteigen zu bewegen, abrücken. Offensichtlich sollen zukünftige Investorengewinne von den Fahrgästen und den Beschäftigten finanziert werden.

Daher: Vor dem Börsengang müssen ein Fernverkehrsgesetz (wie vom Bundesrat bereits vorgeschlagen) und der Rahmen respektive die Standards für eine sozial und ökologisch akzeptable zukünftige Fahrpreisgestaltung vom Parlament verabschiedet werden.

2. Klärungspunkt: Die Privatbahn darf nicht bei der Sicherheit sparen

Am 9. Juli gab es in Köln den Bruch einer ICE-3-Radsatzwelle. Laut Eisenbahnbundesamt drohte "eine Katastrophe wie in Eschede". Tatsächlich gehen Fachleute seit 2006 davon aus, dass die ICE-Achsen für die hohen Belastungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs unzureichend ausgelegt sind. Die Bahn hat seit 2003 die Wartungsintervalle extrem erhöht und die Wartungsinhalte deutlich reduziert. Bei der Sicherheit wird also, mit Blick auf Gewinn und Börse, massiv gespart.

Daher ist zu klären: Wie kam es zu dem Kölner Unfall? Wie kann Vergleichbares zukünftig ausgeschlossen werden? Wie kann die Bahnaufsicht (EBA) mit ausreichenden Rechten ausgestattet werden?

3. Klärungspunkt: Die Bahnprivatisierung darf nicht grundlegende Gewerkschaftsrechte aushebeln

Die Bahn will die bisher geltende Regel einer 50-Prozent-Beteiligung von Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat nur auf die rund 2500 Beschäftigten der Zwischenholding DB Mobility Networks Logistics (DB ML) anwenden. Den 165.000 Beschäftigten bei den DB ML-Töchtern wird dies verwehrt. Dies erfolgt mit Blick auf den Herr-im-Haus-Standpunkt neuer privater Investoren.

Daher: Vor einem Bahnbörsengang muss sichergestellt werden, dass dieses Unterlaufen von Arbeitnehmer- und gewerkschaftlichen Rechten ausgeschlossen ist.

4. Klärungspunkt: Hohe Folgekosten der Bahnprivatisierung müssen verhindert werden

Für die Teilprivatisierung entscheidende Dokumente liegen nicht vor: Es gibt keine von einem Parlament beschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), keinen aussagekräftigen Netzzustandsbericht, keine Transparenz hinsichtlich der Abhängigkeiten zwischen dem staatlichen und dem privatisierten Teil der Bahn, keine Klarheit, wieviel Bahnschulden der Bund zu tragen hat. 2009/10 stehen erste Sanierungen von Hochgeschwindigkeitsstrecken an, wobei nun die Infrastruktur Bundessache ist. Wird die Bahnprivatisierung wie geplant durchgeführt, so drohen dem Bund infolge des aktuellen Börsenumfeldes Mindereinnahmen in Milliardenhöhe. In der Summe verbergen sich hier addierte Risiken in Höhe von Dutzenden Milliarden Euro.

Daher: Vor dem Bahn-Börsengang müssen alle Risiken transparent gemacht werden. Für den Börsengang selbst ist ein Mindesterloß festzulegen.

Wir fordern: Bis zur Klärung der vier Punkte ist der Börsengang auszusetzen.