

Frau
Dr. Lale Akgün
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Frankfurt, 26. Mai 2008

Antrag zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn

Sehr geehrte Frau Dr. Akgün,

am kommenden Freitag, dem 30. Mai 2008, sind Sie in Sachen Bahnprivatisierung zu einer historischen Entscheidung aufgerufen. Es handelt sich um eine namentliche Abstimmung – wir werden das Ergebnis auf unserer Website veröffentlichen. Faktisch geht es um den **Einstieg in die umfassende Privatisierung und Zerschlagung der Eisenbahn in Deutschland, die sich seit dem Ende des Ersten Weltkriegs vollständig in öffentlichem Eigentum befindet**. Wenn Sie am kommenden Freitag mit Ja bei dem scheinbar harmlosen Antrag zur Fortsetzung der Bahnreform stimmen, könnten Sie sich im Wahlkreis in den nächsten Monaten möglicherweise ähnlich wie bei anderen Themen (Diätenerhöhung!) mit bohrenden Fragen konfrontiert sehen. Nach der jüngsten repräsentativen Umfrage von Emnid von Februar 2008 wollen 70 Prozent der Bevölkerung, dass die Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum bleibt (siehe: www.deinebahn.de/download/emnid-umfrage-bahnprivatisierung_08-03-27.pdf). Die SPD hat auf ihrem jüngsten Parteitag definitiv ausgeschlossen, dass private Investoren bei der Bahn Stimmrechte erhalten.

Möglicherweise kennen Sie unsere wesentlichen Argumente gegen jede Form einer Bahnprivatisierung (siehe www.deinebahn.de und www.bahn-fuer-alle.de). Wir verweisen hier lediglich auf *sechs neue Aspekte*, die unsere Gesamteinschätzung unterstreichen.

Erstens - Antrag statt Gesetz. Bis vor wenigen Monaten gingen alle Bundestagsparteien davon aus, dass eine Bahnprivatisierung nur über ein Gesetz erfolgen kann. Das galt auch für ein "Holding-Modell", wie es jetzt zur Debatte steht. Wenn nun die Entscheidung zur Bahnprivatisierung in Form eines einfachen Antrags erfolgt, so allein deshalb, weil man Öffentlichkeit fürchtet und das Thema "vom Tisch" haben will. Doch die Folgen der Privatisierung werden dazu führen, dass Sie das Thema noch sehr lange Zeit auf dem Tisch haben.

Zweitens - Generalvollmacht. Anstelle einer gesetzlichen Regelung soll es einen Vertrag geben, der zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG bzw. der neuen teilprivatisierten Transport-Holding geschlossen wird. Damit wird die parlamentarische Demokratie ausgehebelt. Gleichzeitig gehen der Bund bzw. die Steuerzahlenden gewaltige finanzielle Risiken ein. In dem uns vorliegenden Vertragsentwurf wird z. B. offen gelassen, wo am Ende die rund 15 Milliarden Euro Schulden, die auf der Bahninfrastruktur liegen, landen – möglicherweise beim Bund. Dort gibt es bei den zu privatisierenden Anteilen auch nicht die Obergrenze von 24,9 Prozent, sondern eine solche von 49 Prozent.

Drittens - Keine öffentliche Kontrolle über die Infrastruktur. Die Bundesregierung wirbt für das Holding-Modell mit dem Argument, die Infrastruktur bleibe Eigentum des Bundes. Das ist unwahr. Die Infrastruktur bleibt integraler Bestandteil der dann teilprivatisierten Deutschen Bahn. Der Bund hat dann nur einen indirekten Zugriff auf die Infrastruktur. Nun konnte der Bund trotz seines bisherigen 100-prozentigen Eigentums an der Bahn nicht verhindern, dass das Schienennetz seit 1993

um 7000 km abgebaut wurde. Wie sollte der Bund im Fall einer teilprivatisierten Deutschen Bahn AG den fortgesetzten Netzabbau stoppen können? Die neuen privaten Anteilseigner werden auf eine Konzentration auf rentable Verbindungen drängen. Nach unserer Kenntnis liegen in den Schubladen des Bahnvorstands Pläne für einen weiteren Netzabbau von bis zu 10.000 Kilometern.

Viertens - Gesetzesantrag des Bundesrats. Der Bundesrat hat vor wenigen Tagen den Gesetzesantrag des Landes Sachsen-Anhalt "zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastruktur und Fernverkehrsangebot" beschlossen. Damit wird deutlich, dass die Bundesländer und die Menschen vor Ort von der Bahnprivatisierung negativ betroffen sind – durch Streckenstilllegungen, Abbau von Fernverkehrsverbindungen und neue finanzielle Anforderungen. Faktisch widerspricht der Gesetzesantrag der Bahnprivatisierung. Konsequenterweise bezeichnet der Bundesverkehrsminister den Antrag als "unnötig". Offensichtlich will die Bundesregierung die Länder mit ihrem berechtigten Anliegen in Leere laufen lassen.

Fünftens - Einstieg von – russischen? - Investoren. In der letzten Woche wurde bestätigt, dass die russische Staatsbahn (RZB) einen Einstieg bei der Bahn in Erwägung zieht. Auch sollen Investoren aus dem Mittleren Osten Interesse an einer Bahnbeteiligung zeigen. Bahn und Bundesregierung wollen solche Meldungen "nicht kommentieren". Damit wird deutlich, dass auch die deutsche Bahnprivatisierung zu einem abenteuerlichen Ausverkauf führen kann. Die Russische Staatsbahn hat kein spezifisches Interesse an einem funktionierenden Bahnverkehr in Flächenstaaten wie Sachsen, NRW oder Bayern. Fernöstliche Investoren interessiert es nicht, ob es in Magdeburg, Potsdam, Emden, Konstanz, Rostock oder Halle/S. noch Schienenfernverkehr gibt. Die spezifischen Interessen solcher Investoren können in Deutschland zu einem ähnlichen Desaster führen, wie wir es jüngst bei den Bahnprivatisierungen in Großbritannien (Pleite der privaten Infastrukturgeellschaft Railtrack 2001), in Litauen (Notwendigkeit zur sündhaft teuren Rückverstaatlichung der Eisenbahn 2006) und in Neuseeland (zweimalige Pleite der privaten Bahnanteilseigner 2003 und 2008 und Rückverstaatlichung der gesamten Bahn 2008) erlebt haben.

Sechstens - Zerschlagung der Eisenbahnstruktur. Gegenüber den Bahnbeschäftigten wird behauptet, das Holding-Modell garantiere den integrierten Konzern. Tatsächlich beinhaltet das Modell mittelfristig die Zerschlagung der einheitlichen Bahn. Die fatale Trennung von Infrastruktur und Transport ist mit der neuen Struktur vorgegeben. Die vor wenigen Tagen bekannt gewordene Absicht, die Personenidentität zwischen den Top-Jobs bei der Holding und bei der Transport-AG bereits im Frühjahr 2009 aufzugeben, unterstreicht die Logik der Desintegration. Nochmals deutlicher wurde dies mit der jüngsten Information, wonach es kurz nach der Teilprivatisierung zu umfassenden Ausgliederungen und zu einem damit verbundenen Lohndumping kommen soll. Pikant ist, dass der Ex-Gewerkschaftschef von Transnet bereits dazu "eingekauft" wurde, um diese Politik auf dem Rücken der Beschäftigten zu exekutieren.

Sehr geehrte Frau Dr. Akgün, alle diese neuen Informationen – und die grundsätzlichen Erfahrungen mit Privatisierungen - sprechen dafür, am kommenden Freitag mit NEIN und für den Verbleib der Bahn in öffentlichem Eigentum zu stimmen. Laut Grundgesetz sind Sie Ihrem Gewissen und nicht einer Fraktionsdisziplin verpflichtet. Ihre Wählerinnen und Wähler und die Basis in ihrer Partei erwarten, dass sie sich an dem Willen der Bevölkerungsmehrheit orientieren. In der erwähnten Emnid-Umfrage ergab die Aufschlüsselung, dass in der SPD-Wählerschaft sogar 73 Prozent für eine Bahn in öffentlichem Eigentum eintreten.

Zeigen Sie dem Demokratieabbau (SPD-Parteitag in Sachen Bahn! Generalvollmacht im Bundestag! und den korruptiven Tendenzen (Fall Hansen! Schröder/Gazprom!) die Rote Karte!

Geben Sie Grünes Licht für die Option auf eine zukunftsfähige und das Klima entlastende Bürgerbahn!

Mit freundlichen Grüßen für das Bündnis "Bahn für Alle"



Carl-Friedrich Waßmuth

Herrn
Ulrich Adam
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Frankfurt, 26. Mai 2008

Antrag zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn

Sehr geehrter Herr Adam,

am kommenden Freitag, dem 30. Mai 2008, sind Sie in Sachen Bahnprivatisierung zu einer historischen Entscheidung aufgerufen. Es handelt sich um eine namentliche Abstimmung – wir werden das Ergebnis auf unserer Website veröffentlichen. Faktisch geht es um den **Einstieg in die umfassende Privatisierung und Zerschlagung der Eisenbahn in Deutschland, die sich seit dem Ende des Ersten Weltkriegs vollständig in öffentlichem Eigentum befindet**. Wenn Sie am kommenden Freitag mit Ja bei dem scheinbar harmlosen Antrag zur Fortsetzung der Bahnreform stimmen, könnten Sie sich im Wahlkreis in den nächsten Monaten möglicherweise ähnlich wie bei anderen Themen (Diätenerhöhung!) mit bohrenden Fragen konfrontiert sehen. Nach der jüngsten repräsentativen Umfrage von Emnid von Februar 2008 wollen 70 Prozent der Bevölkerung, dass die Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum bleibt (siehe: www.deinebahn.de/download/emnid-umfrage-bahnprivatisierung_08-03-27.pdf).

Möglicherweise kennen Sie unsere wesentlichen Argumente gegen jede Form einer Bahnprivatisierung (siehe www.deinebahn.de und www.bahn-fuer-alle.de). Wir verweisen hier lediglich auf *sechs neue Aspekte*, die unsere Gesamteinschätzung unterstreichen.

Erstens - Antrag statt Gesetz. Bis vor wenigen Monaten gingen alle Bundestagsparteien davon aus, dass eine Bahnprivatisierung nur über ein Gesetz erfolgen kann. Das galt auch für ein "Holding-Modell", wie es jetzt zur Debatte steht. Wenn nun die Entscheidung zur Bahnprivatisierung in Form eines einfachen Antrags erfolgt, so allein deshalb, weil man Öffentlichkeit fürchtet und das Thema "vom Tisch" haben will. Doch die Folgen der Privatisierung werden dazu führen, dass Sie das Thema noch sehr lange Zeit auf dem Tisch haben.

Zweitens - Generalvollmacht. Anstelle einer gesetzlichen Regelung soll es einen Vertrag geben, der zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG bzw. der neuen teilprivatisierten Transport-Holding geschlossen wird. Damit wird die parlamentarische Demokratie ausgehebelt. Gleichzeitig gehen der Bund bzw. die Steuerzahlenden gewaltige finanzielle Risiken ein. In dem uns vorliegenden Vertragsentwurf wird z. B. offen gelassen, wo am Ende die rund 15 Milliarden Euro Schulden, die auf der Bahninfrastruktur liegen, landen – möglicherweise beim Bund. Dort gibt es bei den zu privatisierenden Anteilen auch nicht die Obergrenze von 24,9 Prozent, sondern eine solche von 49 Prozent.

Drittens - Keine öffentliche Kontrolle über die Infrastruktur. In Ihrer Partei gab es im Sommer 2007, angeführt vom MdB Norbert Königshofen, massive Kritik an dem damals favorisierten Modell eines "integrierten Börsengangs" ("Eigentumssicherungsmodell"). Nun wirbt die Bundesregierung für das Holding-Modell mit dem Argument, in diesem Fall bleibe die Infrastruktur Eigentum des Bundes. **Doch das ist unwahr.** Die Infrastruktur bleibt integraler Bestandteil der dann teilprivatisierten Deutschen Bahn. Der Bund hat dann nur einen indirekten Zugriff auf die Infrastruktur. Nun konnte der Bund trotz seines bisherigen 100-prozentigen Eigentums an der Bahn nicht verhindern, dass das Schienennetz seit 1993 um 7000 km abgebaut wurde. Wie sollte der Bund im Fall einer teilprivatisierten Deutschen Bahn AG den fortgesetzten Netzbau stoppen können? Die neuen privaten Anteilseigner werden auf eine

Konzentration auf rentable Verbindungen drängen. Nach unserer Kenntnis liegen in den Schubladen des Bahnvorstands Pläne für einen weiteren Netzbau von bis zu 10.000 Kilometern.

Viertens - Gesetzesantrag des Bundesrats. Der Bundesrat hat vor wenigen Tagen den Gesetzesantrag des Landes Sachsen-Anhalt "zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastruktur und Fernverkehrsangebot" beschlossen. Damit wird deutlich, dass die Bundesländer und die Menschen vor Ort von der Bahnprivatisierung negativ betroffen sind – durch Streckenstilllegungen, Abbau von Fernverkehrsverbindungen und neue finanzielle Anforderungen. Faktisch widerspricht der Gesetzesantrag der Bahnprivatisierung. Konsequenterweise bezeichnet der Bundesverkehrsminister den Antrag als "unnötig". Offensichtlich will die Bundesregierung die Länder mit ihrem berechtigten Anliegen ins Leere laufen lassen.

Fünftens - Einstieg von – russischen? - Investoren. In der letzten Woche wurde bestätigt, dass die russische Staatsbahn (RZB) einen Einstieg bei der Bahn in Erwägung zieht. Auch sollen Investoren aus dem Mittleren Osten Interesse an einer Bahnbeteiligung zeigen. Bahn und Bundesregierung wollen solche Meldungen "nicht kommentieren". Damit wird deutlich, dass auch die deutsche Bahnprivatisierung zu einem abenteuerlichen Ausverkauf führen kann. Die Russische Staatsbahn hat kein spezifisches Interesse an einem funktionierenden Bahnverkehr in Flächenstaaten wie Sachsen, NRW oder Bayern. Fernöstliche Investoren interessiert es nicht, ob es in Magdeburg, Potsdam, Emden, Konstanz, Rostock oder Halle/S. noch Schienenfernverkehr gibt. Die spezifischen Interessen solcher Investoren können in Deutschland zu einem ähnlichen Desaster führen, wie wir es jüngst bei den Bahnprivatisierungen in Großbritannien (Pleite der privaten Infrastrukturgesellschaft Railtrack 2001), in Litauen (Notwendigkeit zur sündhaft teuren Rückverstaatlichung der Eisenbahn 2006) und in Neuseeland (zweimalige Pleite der privaten Bahnanteilseigner 2003 und 2008 und Rückverstaatlichung der gesamten Bahn 2008) erlebt haben.

Sechstens - Zerschlagung der Eisenbahnstruktur. Gegenüber den Bahnbeschäftigten wird behauptet, das Holding-Modell garantiere den integrierten Konzern. Tatsächlich beinhaltet das Modell mittelfristig die Zerschlagung der einheitlichen Bahn. Die fatale Trennung von Infrastruktur und Transport ist mit der neuen Struktur vorgegeben. Die vor wenigen Tagen bekannt gewordene Absicht, die Personenidentität zwischen den Top-Jobs bei der Holding und bei der Transport-AG bereits im Frühjahr 2009 aufzugeben, unterstreicht die Logik der Desintegration. Nochmals deutlicher wurde dies mit der jüngsten Information, wonach es kurz nach der Teilprivatisierung zu umfassenden Ausgliederungen und zu einem damit verbundenen Lohndumping kommen soll. Pikant ist, dass der Ex-Gewerkschaftschef von Transnet bereits "eingekauft" wurde, um diese Politik auf dem Rücken der Beschäftigten zu exekutieren.

Sehr geehrter Herr Adam, alle diese neuen Informationen – und die grundsätzlichen Erfahrungen mit Privatisierungen - sprechen dafür, am kommenden Freitag mit NEIN und für den Verbleib der Bahn in öffentlichem Eigentum zu stimmen. Laut Grundgesetz sind Sie Ihrem Gewissen und nicht einer Fraktionsdisziplin verpflichtet. Ihre Wählerinnen und Wähler und die Basis in ihrer Partei erwarten, dass sie sich an dem Willen der Bevölkerungsmehrheit orientieren.

Zeigen Sie dem Demokratieabbau (Generalvollmacht im Bundestag!) und den korruptiven Tendenzen (Fall Hansen! Schröder/Gazprom!) die Rote Karte!

Geben Sie Grünes Licht für die Option auf eine zukunftsfähige und das Klima entlastende Bürgerbahn!

Mit freundlichen Grüßen für das Bündnis "Bahn für Alle"



Carl-Friedrich Waßmuth

Herrn
Jens Ackermann
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Frankfurt, 26. Mai 2008

Antrag zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn

Sehr geehrter Herr Ackermann,

am kommenden Freitag, dem 30. Mai 2008, sind Sie in Sachen Bahnprivatisierung zu einer historischen Entscheidung aufgerufen. Es handelt sich um eine namentliche Abstimmung – wir werden das Ergebnis auf unserer Website veröffentlichen. Faktisch geht es um den **Einstieg in die umfassende Privatisierung und Zerschlagung der Eisenbahn in Deutschland, die sich seit dem Ende des Ersten Weltkriegs vollständig in öffentlichem Eigentum befindet**. Wenn Sie am kommenden Freitag mit Ja bei dem scheinbar harmlosen Antrag zur Fortsetzung der Bahnreform stimmen, könnten Sie sich im Wahlkreis in den nächsten Monaten möglicherweise ähnlich wie bei anderen Themen (Diätenerhöhung!) mit bohrenden Fragen konfrontiert sehen. Nach der jüngsten repräsentativen Umfrage von Emnid von Februar 2008 wollen 70 Prozent der Bevölkerung, dass die Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum bleibt (siehe: www.deinebahn.de/download/emnid-umfrage-bahnprivatisierung_08-03-27.pdf).

Möglicherweise kennen Sie unsere wesentlichen Argumente gegen jede Form einer Bahnprivatisierung (siehe www.deinebahn.de und www.bahn-fuer-alle.de). Wir verweisen hier lediglich auf *sechs neue Aspekte*, die unsere Gesamteinschätzung unterstreichen.

Erstens - Antrag statt Gesetz. Bis vor wenigen Monaten gingen alle Bundestagsparteien davon aus, dass eine Bahnprivatisierung nur über ein Gesetz erfolgen kann. Das galt auch für ein "Holding-Modell", wie es jetzt zur Debatte steht. Wenn nun die Entscheidung zur Bahnprivatisierung in Form eines einfachen Antrags erfolgt, so allein deshalb, weil man Öffentlichkeit fürchtet und das Thema "vom Tisch" haben will. Doch die Folgen der Privatisierung werden dazu führen, dass Sie das Thema noch sehr lange Zeit auf dem Tisch haben.

Zweitens - Generalvollmacht. Anstelle einer gesetzlichen Regelung soll es einen Vertrag geben, der zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG bzw. der neuen teilprivatisierten Transport-Holding geschlossen wird. Damit wird die parlamentarische Demokratie ausgehebelt. Gleichzeitig gehen der Bund bzw. die Steuerzahlenden gewaltige finanzielle Risiken ein. In dem uns vorliegenden Vertragsentwurf wird z. B. offen gelassen, wo am Ende die rund 15 Milliarden Euro Schulden, die auf der Bahninfrastruktur liegen, landen – möglicherweise beim Bund. Dort gibt es bei den zu privatisierenden Anteilen auch nicht die Obergrenze von 24,9 Prozent, sondern eine solche von 49 Prozent.

Drittens - Keine öffentliche Kontrolle über die Infrastruktur. In Ihrer Partei wurde das bis September 2007 favorisierte Modell eines "integrierten Börsengangs" ("Eigentumssicherungsmodell") immer dahingehend kritisiert, dass die Infrastruktur mit privatisiert werden würde. Nun wirbt die Bundesregierung für das Holding-Modell mit dem Argument, in diesem Fall bleibe die Infrastruktur Eigentum des Bundes.

Doch das ist unwahr. Die Infrastruktur bleibt integraler Bestandteil der dann teilprivatisierten Deutschen Bahn. Der Bund hat dann nur einen indirekten Zugriff auf die Infrastruktur. Nun konnte der Bund trotz seines bisherigen 100-prozentigen Eigentums an der Bahn nicht verhindern, dass das Schienennetz seit 1993 um 7000 km abgebaut wurde. Wie sollte der Bund im Fall einer teilprivatisierten Deutschen Bahn AG den fortgesetzten Netzabbau stoppen können? Die neuen privaten Anteilseigner wer

den auf eine Konzentration auf rentable Verbindungen drängen. Nach unserer Kenntnis liegen in den Schubladen des Bahnvorstands Pläne für einen weiteren Netzabbau von bis zu 10.000 Kilometern.

Viertens - Gesetzesantrag des Bundesrats. Der Bundesrat hat vor wenigen Tagen den Gesetzesantrag des Landes Sachsen-Anhalt "zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastruktur und Fernverkehrsangebot" beschlossen. Damit wird deutlich, dass die Bundesländer und die Menschen vor Ort von der Bahnprivatisierung negativ betroffen sind – durch Streckenstilllegungen, Abbau von Fernverkehrsverbindungen und neue finanzielle Anforderungen. Faktisch widerspricht der Gesetzesantrag der Bahnprivatisierung. Konsequenterweise bezeichnet der Bundesverkehrsminister den Antrag als "unnötig". Offensichtlich will die Bundesregierung die Länder mit ihrem berechtigten Anliegen ins Leere laufen lassen.

Fünftens - Einstieg von – russischen? - Investoren. In der letzten Woche wurde bestätigt, dass die russische Staatsbahn (RZB) einen Einstieg bei der Bahn in Erwägung zieht. Auch sollen Investoren aus dem Mittleren Osten Interesse an einer Bahnbeteiligung zeigen. Bahn und Bundesregierung wollen solche Meldungen "nicht kommentieren". Damit wird deutlich, dass auch die deutsche Bahnprivatisierung zu einem abenteuerlichen Ausverkauf führen kann. Die Russische Staatsbahn hat kein spezifisches Interesse an einem funktionierenden Bahnverkehr in Flächenstaaten wie Sachsen, NRW oder Bayern. Fernöstliche Investoren interessiert es nicht, ob es in Magdeburg, Potsdam, Emden, Konstanz, Rostock oder Halle/S. noch Schienenfernverkehr gibt. Die spezifischen Interessen solcher Investoren können in Deutschland zu einem ähnlichen Desaster führen, wie wir es jüngst bei den Bahnprivatisierungen in Großbritannien (Pleite der privaten Infastrukturgesellschaft Railtrack 2001), in Litauen (Notwendigkeit zur sündhaft teuren Rückverstaatlichung der Eisenbahn 2006) und in Neuseeland (zweimalige Pleite der privaten Bahnanteilseigner 2003 und 2008 und Rückverstaatlichung der gesamten Bahn 2008) erlebt haben.

Sechstens - Zerschlagung der Eisenbahnstruktur. Gegenüber den Bahnbeschäftigten wird behauptet, das Holding-Modell garantiere den integrierten Konzern. Tatsächlich beinhaltet das Modell mittelfristig die Zerschlagung der einheitlichen Bahn. Die fatale Trennung von Infrastruktur und Transport ist mit der neuen Struktur vorgegeben. Die vor wenigen Tagen bekannt gewordene Absicht, die Personenidentität zwischen den Top-Jobs bei der Holding und bei der Transport-AG bereits im Frühjahr 2009 aufzugeben, unterstreicht die Logik der Desintegration. Nochmals deutlicher wurde dies mit der jüngsten Information, wonach es kurz nach der Teilprivatisierung zu umfassenden Ausgliederungen und zu einem damit verbundenen Lohndumping kommen soll. Pikant ist, dass der Ex-Gewerkschaftschef von Transnet bereits "eingekauft" wurde, um diese Politik auf dem Rücken der Beschäftigten zu exekutieren.

Sehr geehrter Herr Ackermann, alle diese neuen Informationen – und die grundsätzlichen Erfahrungen mit Privatisierungen - sprechen dafür, am kommenden Freitag mit NEIN und für den Verbleib der Bahn in öffentlichem Eigentum zu stimmen. Laut Grundgesetz sind Sie Ihrem Gewissen und nicht einer Fraktionsdisziplin verpflichtet. Ihre Wählerinnen und Wähler und die Basis in ihrer Partei erwarten, dass sie sich an dem Willen der Bevölkerungsmehrheit orientieren. Die zitierte Emnid-Umfrage ergab, dass auch FDP-Wählerinnen und Wähler in ihrer Mehrheit eine Bahn in öffentlichem Eigentum wünschen.

Zeigen Sie dem Demokratieabbau (Generalvollmacht im Bundestag!) und den korruptiven Tendenzen (Fall Hansen! Schröder/Gazprom!) die Rote Karte!

Geben Sie Grünes Licht für die Option auf eine zukunftsfähige und das Klima entlastende Bürgerbahn!

Mit freundlichen Grüßen für das Bündnis "Bahn für Alle"



Carl-Friedrich Waßmuth

Frau
Kerstin Andreae
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Frankfurt, 26. Mai 2008

Antrag zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn

Sehr geehrte Frau Andreae,

am kommenden Freitag, dem 30. Mai 2008, sind Sie in Sachen Bahnprivatisierung zu einer historischen Entscheidung aufgerufen. Es handelt sich um eine namentliche Abstimmung – wir werden das Ergebnis auf unserer Website veröffentlichen. Faktisch geht es um den **Einstieg in die umfassende Privatisierung und Zerschlagung der Eisenbahn in Deutschland, die sich seit dem Ende des Ersten Weltkriegs vollständig in öffentlichem Eigentum befindet**. Wenn Sie am kommenden Freitag mit Ja bei dem scheinbar harmlosen Antrag zur Fortsetzung der Bahnreform stimmen, könnten Sie sich im Wahlkreis in den nächsten Monaten möglicherweise ähnlich wie bei anderen Themen (Diätenerhöhung!) mit bohrenden Fragen konfrontiert sehen. Nach der jüngsten repräsentativen Umfrage von Emnid von Februar 2008 wollen 70 Prozent der Bevölkerung, dass die Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum bleibt (siehe: www.deinebahn.de/download/emnid-umfrage-bahnprivatisierung_08-03-27.pdf).

Möglicherweise kennen Sie unsere wesentlichen Argumente gegen jede Form einer Bahnprivatisierung (siehe www.deinebahn.de und www.bahn-fuer-alle.de). Wir verweisen hier lediglich auf *sechs neue Aspekte*, die unsere Gesamteinschätzung unterstreichen.

Erstens - Antrag statt Gesetz. Bis vor wenigen Monaten gingen alle Bundestagsparteien davon aus, dass eine Bahnprivatisierung nur über ein Gesetz erfolgen kann. Das galt auch für ein "Holding-Modell", wie es jetzt zur Debatte steht. Wenn nun die Entscheidung zur Bahnprivatisierung in Form eines einfachen Antrags erfolgt, so allein deshalb, weil man Öffentlichkeit fürchtet und das Thema "vom Tisch" haben will. Doch die Folgen der Privatisierung werden dazu führen, dass Sie das Thema noch sehr lange Zeit auf dem Tisch haben. Ausdrücklich begrüßen wir, dass Ihre Fraktion diese Selbstkastration des Parlaments kritisiert.

Zweitens - Generalvollmacht. Anstelle einer gesetzlichen Regelung soll es einen Vertrag geben, der zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG bzw. der neuen teilprivatisierten Transport-Holding geschlossen wird. Damit wird, wie die Grünen richtig unterstreichen, die parlamentarische Demokratie ausgehebelt. Gleichzeitig gehen der Bund bzw. die Steuerzahlenden gewaltige finanzielle Risiken ein. In dem uns vorliegenden Vertragsentwurf wird z. B. offen gelassen, wo am Ende die rund 15 Milliarden Euro Schulden, die auf der Bahninfrastruktur liegen, landen – möglicherweise beim Bund. Dort gibt es bei den zu privatisierenden Anteilen auch nicht die Obergrenze von 24,9 Prozent, sondern eine solche von 49 Prozent.

Drittens - Keine öffentliche Kontrolle über die Infrastruktur. In Ihrer Partei wurde das bis September 2007 favorisierte Modell eines "integrierten Börsengangs" ("Eigentumssicherungsmodell") immer dahingehend kritisiert, dass die Infrastruktur mit privatisiert werden würde. Nun wirbt die Bundesregierung für das Holding-Modell mit dem Argument, in diesem Fall bleibe die Infrastruktur Eigentum des Bundes. **Doch das ist unwahr.** Die Infrastruktur bleibt integraler Bestandteil der dann teilprivatisierten Deutschen Bahn. Der Bund hat dann nur einen indirekten Zugriff auf die Infrastruktur. Nun konnte der Bund trotz seines bisherigen 100-prozentigen Eigentums an der Bahn nicht verhindern, dass das Schienen-

netz seit 1993 um 7000 km abgebaut wurde. Wie sollte der Bund im Fall einer teilprivatisierten Deutschen Bahn AG den fortgesetzten Netzzabbau stoppen können? Die neuen privaten Anteilseigner werden auf eine Konzentration auf rentable Verbindungen drängen. Nach unserer Kenntnis liegen in den Schubladen des Bahnvorstands Pläne für einen weiteren Netzzabbau von bis zu 10.000 Kilometern.

Viertens - Gesetzesantrag des Bundesrats. Der Bundesrat hat vor wenigen Tagen den Gesetzesantrag des Landes Sachsen-Anhalt "zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastruktur und Fernverkehrsangebot" beschlossen. Damit wird deutlich, dass die Bundesländer und die Menschen vor Ort von der Bahnprivatisierung negativ betroffen sind – durch Streckenstilllegungen, Abbau von Fernverkehrsverbindungen und neue finanzielle Anforderungen. Faktisch widerspricht der Gesetzesantrag der Bahnprivatisierung. Konsequenterweise bezeichnet der Bundesverkehrsminister den Antrag als "unnötig". Offensichtlich will die Bundesregierung die Länder mit ihrem berechtigten Anliegen ins Leere laufen lassen.

Fünftens - Einstieg von – russischen? - Investoren. In der letzten Woche wurde bestätigt, dass die russische Staatsbahn (RZB) einen Einstieg bei der Bahn in Erwägung zieht. Auch sollen Investoren aus dem Mittleren Osten Interesse an einer Bahnbeteiligung zeigen. Bahn und Bundesregierung wollen solche Meldungen "nicht kommentieren". Damit wird deutlich, dass auch die deutsche Bahnprivatisierung zu einem abenteuerlichen Ausverkauf führen kann. Die Russische Staatsbahn hat kein spezifisches Interesse an einem funktionierenden Bahnverkehr in Flächenstaaten wie Sachsen, NRW oder Bayern. Fernöstliche Investoren interessiert es nicht, ob es in Magdeburg, Potsdam, Emden, Konstanz, Rostock oder Halle/S. noch Schienenfernverkehr gibt. Die spezifischen Interessen solcher Investoren können in Deutschland zu einem ähnlichen Desaster führen, wie wir es jüngst bei den Bahnprivatisierungen in Großbritannien (Pleite der privaten Infastrukturgesellschaft Railtrack 2001), in Litauen (Notwendigkeit zur sündhaft teuren Rückverstaatlichung der Eisenbahn 2006) und in Neuseeland (zweimalige Pleite der privaten Bahnanteilseigner 2003 und 2008 und Rückverstaatlichung der gesamten Bahn 2008) erlebt haben.

Sechstens - Zerschlagung der Eisenbahnstruktur. Gegenüber den Bahnbeschäftigten wird behauptet, das Holding-Modell garantiere den integrierten Konzern. Tatsächlich beinhaltet das Modell mittelfristig die Zerschlagung der einheitlichen Bahn. Die fatale Trennung von Infrastruktur und Transport ist mit der neuen Struktur vorgegeben. Die vor wenigen Tagen bekannt gewordene Absicht, die Personenidentität zwischen den Top-Jobs bei der Holding und bei der Transport-AG bereits im Frühjahr 2009 aufzugeben, unterstreicht die Logik der Desintegration. Nochmals deutlicher wurde dies mit der jüngsten Information, wonach es kurz nach der Teilprivatisierung zu umfassenden Ausgliederungen und zu einem damit verbundenen Lohndumping kommen soll. Pikant ist, dass der Ex-Gewerkschaftschef von Transnet bereits "eingekauft" wurde, um diese Politik auf dem Rücken der Beschäftigten zu exekutieren.

Sehr geehrte Frau Andreae, alle diese neuen Informationen – und die grundsätzlichen Erfahrungen mit Privatisierungen - sprechen dafür, am kommenden Freitag mit NEIN und für den Verbleib der Bahn in öffentlichem Eigentum zu stimmen. Laut Grundgesetz sind Sie Ihrem Gewissen und nicht einer Fraktionsdisziplin verpflichtet. Ihre Wählerinnen und Wähler und die Basis in ihrer Partei erwarten, dass sie sich an dem Willen der Bevölkerungsmehrheit orientieren. Die zitierte Emnid-Umfrage ergab, dass auch Grünen-Wählerinnen und Wähler mit einer großen Mehrheit eine Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum fordern.

Zeigen Sie dem Demokratieabbau (Generalvollmacht im Bundestag!) und den korruptiven Tendenzen (Fall Hansen! Schröder/Gazprom!) die Rote Karte!

Geben Sie Grünes Licht für die Option auf eine zukunftsfähige und das Klima entlastende Bürgerbahn!

Mit freundlichen Grüßen für das Bündnis "Bahn für Alle"



Carl-Friedrich Waßmuth

Herrn
Hüseyin-Kenan Aydin
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Frankfurt, 26. Mai 2008

Antrag zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn

Sehr geehrter Herr Aydin,

am kommenden Freitag, dem 30. Mai 2008, sind Sie in Sachen Bahnprivatisierung zu einer historischen Entscheidung aufgerufen. Es handelt sich um eine namentliche Abstimmung – wir werden das Ergebnis auf unserer Website veröffentlichen. Faktisch geht es um den **Einstieg in die umfassende Privatisierung und Zerschlagung der Eisenbahn in Deutschland, die sich seit dem Ende des Ersten Weltkriegs vollständig in öffentlichem Eigentum befindet**. Wenn Sie am kommenden Freitag mit Ja bei dem scheinbar harmlosen Antrag zur Fortsetzung der Bahnreform stimmen, könnten Sie sich im Wahlkreis in den nächsten Monaten möglicherweise ähnlich wie bei anderen Themen (Diätenerhöhung!) mit bohrenden Fragen konfrontiert sehen. Nach der jüngsten repräsentativen Umfrage von Emnid von Februar 2008 wollen 70 Prozent der Bevölkerung, dass die Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum bleibt (siehe: www.deinebahn.de/download/emnid-umfrage-bahnprivatisierung_08-03-27.pdf).

Möglicherweise kennen Sie unsere wesentlichen Argumente gegen jede Form einer Bahnprivatisierung (siehe www.deinebahn.de und www.bahn-fuer-alle.de). Wir verweisen hier lediglich auf *sechs neue Aspekte*, die unsere Gesamteinschätzung unterstreichen.

Erstens - Antrag statt Gesetz. Bis vor wenigen Monaten gingen alle Bundestagsparteien davon aus, dass eine Bahnprivatisierung nur über ein Gesetz erfolgen kann. Das galt auch für ein "Holding-Modell", wie es jetzt zur Debatte steht. Wenn nun die Entscheidung zur Bahnprivatisierung in Form eines einfachen Antrags erfolgt, so allein deshalb, weil man Öffentlichkeit fürchtet und das Thema "vom Tisch" haben will. Doch die Folgen der Privatisierung werden dazu führen, dass Sie das Thema noch sehr lange Zeit auf dem Tisch haben.

Zweitens - Generalvollmacht. Anstelle einer gesetzlichen Regelung soll es einen Vertrag geben, der zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG bzw. der neuen teilprivatisierten Transport-Holding geschlossen wird. Damit wird die parlamentarische Demokratie ausgehebelt. Gleichzeitig gehen der Bund bzw. die Steuerzahlenden gewaltige finanzielle Risiken ein. In dem uns vorliegenden Vertragsentwurf wird z. B. offen gelassen, wo am Ende die rund 15 Milliarden Euro Schulden, die auf der Bahninfrastruktur liegen, landen – möglicherweise beim Bund. Dort gibt es bei den zu privatisierenden Anteilen auch nicht die Obergrenze von 24,9 Prozent, sondern eine solche von 49 Prozent.

Drittens - Keine öffentliche Kontrolle über die Infrastruktur. In Ihrer Partei wurde das bis September 2007 favorisierte Modell eines "integrierten Börsengangs" ("Eigentumssicherungsmodell") immer dahingehend kritisiert, dass die Infrastruktur mit privatisiert werden würde. Nun wirbt die Bundesregierung für das Holding-Modell mit dem Argument, in diesem Fall bleibe die Infrastruktur Eigentum des Bundes.

Doch das ist unwahr. Die Infrastruktur bleibt integraler Bestandteil der dann teilprivatisierten Deutschen Bahn. Der Bund hat dann nur einen indirekten Zugriff auf die Infrastruktur. Nun konnte der Bund trotz seines bisherigen 100-prozentigen Eigentums an der Bahn nicht verhindern, dass das Schienennetz seit 1993 um 7000 km abgebaut wurde. Wie sollte der Bund im Fall einer teilprivatisierten Deutschen Bahn AG den fortgesetzten Netzabbau stoppen können? Die neuen privaten Anteilseigner

werden auf eine Konzentration auf rentable Verbindungen drängen. Nach unserer Kenntnis liegen in den Schubladen des Bahnvorstands Pläne für einen weiteren Netzabbau von bis zu 10.000 Kilometern.

Viertens - Gesetzesantrag des Bundesrats. Der Bundesrat hat vor wenigen Tagen den Gesetzesantrag des Landes Sachsen-Anhalt "zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastruktur und Fernverkehrsangebot" beschlossen. Damit wird deutlich, dass die Bundesländer und die Menschen vor Ort von der Bahnprivatisierung negativ betroffen sind – durch Streckenstilllegungen, Abbau von Fernverkehrsverbindungen und neue finanzielle Anforderungen. Faktisch widerspricht der Gesetzesantrag der Bahnprivatisierung. Konsequenterweise bezeichnet der Bundesverkehrsminister den Antrag als "unnötig". Offensichtlich will die Bundesregierung die Länder mit ihrem berechtigten Anliegen ins Leere laufen lassen.

Fünftens - Einstieg von – russischen? - Investoren. In der letzten Woche wurde bestätigt, dass die russische Staatsbahn (RZB) einen Einstieg bei der Bahn in Erwägung zieht. Auch sollen Investoren aus dem Mittleren Osten Interesse an einer Bahnbeteiligung zeigen. Bahn und Bundesregierung wollen solche Meldungen "nicht kommentieren". Damit wird deutlich, dass auch die deutsche Bahnprivatisierung zu einem abenteuerlichen Ausverkauf führen kann. Die Russische Staatsbahn hat kein spezifisches Interesse an einem funktionierenden Bahnverkehr in Flächenstaaten wie Sachsen, NRW oder Bayern. Fernöstliche Investoren interessiert es nicht, ob es in Magdeburg, Potsdam, Emden, Konstanz, Rostock oder Halle/S. noch Schienenfernverkehr gibt. Die spezifischen Interessen solcher Investoren können in Deutschland zu einem ähnlichen Desaster führen, wie wir es jüngst bei den Bahnprivatisierungen in Großbritannien (Pleite der privaten Infastrukturgesellschaft Railtrack 2001), in Litauen (Notwendigkeit zur sündhaft teuren Rückverstaatlichung der Eisenbahn 2006) und in Neuseeland (zweimalige Pleite der privaten Bahnanteilseigner 2003 und 2008 und Rückverstaatlichung der gesamten Bahn 2008) erlebt haben.

Sechstens - Zerschlagung der Eisenbahnstruktur. Gegenüber den Bahnbeschäftigten wird behauptet, das Holding-Modell garantiere den integrierten Konzern. Tatsächlich beinhaltet das Modell mittelfristig die Zerschlagung der einheitlichen Bahn. Die fatale Trennung von Infrastruktur und Transport ist mit der neuen Struktur vorgegeben. Die vor wenigen Tagen bekannt gewordene Absicht, die Personenidentität zwischen den Top-Jobs bei der Holding und bei der Transport-AG bereits im Frühjahr 2009 aufzugeben, unterstreicht die Logik der Desintegration. Nochmals deutlicher wurde dies mit der jüngsten Information, wonach es kurz nach der Teilprivatisierung zu umfassenden Ausgliederungen und zu einem damit verbundenen Lohndumping kommen soll. Pikant ist, dass der Ex-Gewerkschaftschef von Transnet bereits "eingekauft" wurde, um diese Politik auf dem Rücken der Beschäftigten zu exekutieren.

Sehr geehrter Herr Aydin, alle diese neuen Informationen – und die grundsätzlichen Erfahrungen mit Privatisierungen - sprechen dafür, am kommenden Freitag mit NEIN und für den Verbleib der Bahn in öffentlichem Eigentum zu stimmen. Laut Grundgesetz sind Sie Ihrem Gewissen und nicht einer Fraktionsdisziplin verpflichtet. Ihre Wählerinnen und Wähler und die Basis in ihrer Partei erwarten, dass sie sich an dem Willen der Bevölkerungsmehrheit orientieren. Die zitierte Emnid-Umfrage ergab, dass die Wählerinnen und Wähler der LINKEN sogar mit rund 80 Prozent eine Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum fordern.

Zeigen Sie dem Demokratieabbau (Generalvollmacht im Bundestag!) und den korruptiven Tendenzen (Fall Hansen! Schröder/Gazprom!) die Rote Karte!

Geben Sie Grünes Licht für die Option auf eine zukunftsfähige und das Klima entlastende Bürgerbahn!

Mit freundlichen Grüßen für das Bündnis "Bahn für Alle"



Carl-Friedrich Waßmuth