

Innenpolitik

Deine Endstation: Bahnprivatisierung

Von RSB Potsdam | 8. Februar 2008

2008 soll das Jahr der Privatisierung der Deutschen Bahn werden. Daran arbeiten Mehdorn und der DB-Vorstand schon seit etlichen Jahren. Mit dem Verkauf der DBAG aus der Staatshand an die Privatwirtschaft soll einer der größten ungehobenen Schätze Deutschlands für das Kapital ausbeutungs- und renditefähig gemacht werden. Gleichzeitig findet damit die größte Enteignungsaktion der letzten Jahrzehnte statt: Denn die Infrastruktur des Konzerns wurde von öffentlichen Geldern aufgebaut, also unseren Steuern!

92,9% Preisnachlass – Schlussverkauf bei SPD und CDU

ExpertInnen schätzen den Wert der Deutschen Bahn inklusive aller Bahnhöfe, Grundstücke und des Schienennetzes auf 183 Milliarden Euro. Von Ex-Kanzler Schröder auf den Thron gehoben, soll Mehdorn das Werk unter Merkel vollenden. CDU-FDP-SPD-Grüne sind sich einig: Die Bahn wird verkauft. Der Preis soll insgesamt nur ca. 18 Milliarden Euro betragen. Die Differenz streichen sich die neuen EigentümerInnen als Extra-Profit ein.

Die Zerschlagung der Bahn

Der Verkauf alter Grundstücke (z.B. in Innenstadtlage) wäre für die neuen EigentümerInnen eine wahre Goldgrube. Das ist nur durch die Zerschlagung des DB-Konzerns zu erreichen. Dies wurde mit der Trennung in etliche Sub-Unternehmen (DB-Immobilien, DB-Sicherheit, DB-Service etc.) teilweise schon jetzt vorbereitet. Nach der Privatisierung werden sich Hunderte anderer Firmen auf und neben den Schienen, in den Bahnhöfen und Zügen tummeln. Einheitliche Tarife und Ermäßigungen, ein einheitlicher Fahrplan, einheitliche Wartungsvorgaben etc. werden dann der Vergangenheit angehören. Auch die Bürokratie wird noch mehr zunehmen.

England macht's vor

Verspätete Züge, schlechter Service, überfordertes Personal, hohe Preise, schlechte Gleise, dreckige Züge und Streckenstilllegungen. Das alles wird sich mit einer Privatisierung noch mehr verschlimmern. Woher wir das wissen? In England wurde es schon ausprobiert. 1994 wurde die British Rail für 1,6 Mrd. Pfund verkauft. Wert war sie zu diesem Zeitpunkt 6,4 Mrd. Tödliche Unfälle auf den Schienen häuften sich, die Preise stiegen rapide, Schienen zerbröselten – weil sich die KapitalistInnen lieber die Profite sicherten als in die Infrastruktur zu investieren. 2002 musste der Staat die Bahn zurückkaufen, natürlich zum realen Wert. Kosten für die SteuerzahlerInnen: 100 Mrd. Pfund.

Keine Fahrplanänderung bei der SPD

Der als Durchbruch gefeierte Vorschlag des SPD-Parteitag, wonach nur DB Regio, der Fernverkehr, die LKW-Spedition und der Schienengüterverkehr privatisiert werden sollen, ist nicht neu. Diese Variante wurde 2002 von der Investmentbank Morgan Stanley entwickelt, hierbei braucht weder Bundestag noch SPD-Parteitag zuzustimmen. Der Bund soll demnach vorerst 51% der Aktienanteile behalten, aber später verkaufen dürfen. Verkauft er nicht, wird der volle Wert der DBAG fällig: 183 Mrd. Euro. Wie auch immer, jährlich wird die Regierung die Bahn mit 10 Mrd. Euro bezuschussen – auch nach der Privatisierung. Die Profite sind

so staatlich garantiert! Nebenbei bemerkt ist die Teilprivatisierung die lukrativste Variante für die Kapitaleseite, weil für den Erhalt der Infrastruktur die SteuerzahlerInnen zahlen müssen, also wieder wir.

Ländliche Gebiete werden abgekoppelt

Von Konkurrenz auf der Schiene nach der Privatisierung kann nicht die Rede sein. Denn der Staat vergibt die Konzession für eine Strecke alle 6 bis 12 Jahre. D.h. in dieser Zeit ist ein Unternehmen Monopolist. Schon jetzt werden nur noch „gewinnbringende“ Strecken von der Bahn angefahren und der Verkehr auf die lukrativeren Morgen- und Abendstunden konzentriert. Die Bahn zieht sich aus der Fläche zurück, zugunsten von „Rennstrecken“ á la München – Nürnberg. Hier wurden 3,7 Mrd. Euro für 40 Minuten ICE-Fahrzeitgewinn ausgegeben, und woanders fehlt angeblich Geld für Verbindungen. Dieser Trend wird sich nach der Privatisierung stärker fortsetzen.

Für uns Überstunden – für sie die Profite

Wo werden die neuen Unternehmen an Geld sparen, um sich bei den Ausschreibungen zu unterbieten? Nicht an ihren Profiten sondern an den Löhnen für die Belegschaften! An der Aus- und Weiterbildung! An neuer Technik und Instandhaltung der Gleise! In diesem Sinne war der Streik der GDL auch ein Akt gegen die Privatisierung. Denn je besser die Arbeitsbedingungen des Personals, desto unattraktiver wird der Konzern für die Privatwirtschaft. Wie auch das Beispiel des Postdienstleisters PIN AG zeigt: Kann das Kapital sein Profite durch Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, Lohn- und Sozialdumping nicht auf den Rücken der Beschäftigten erzielen, hat es schnell kein Interesse mehr an lebenswichtigen Dienstleistungen.

1. Ausbau der Bahn in der Fläche und Investitionen in die Infrastruktur!
2. Niedrige Fahrpreise statt Profite für die Reichen!
3. Stopp der Privatisierungswut bei Energie, Wasser und Verkehr, denn was für die Allgemeinheit da ist, soll der Allgemeinheit gehören!
4. Vergesellschaftung aller Industriezweige, die nicht ohne Subventionen lebensfähig sind!

[Diesen Text als Flyer herunterladen](#)

Dieser Beitrag wurde publiziert am Freitag den 8. Februar 2008
in der Kategorie: [Innenpolitik](#), [RSB4](#).