

Linke

Regen für die Fahrgäste

Von Johann Strauch / 1. März 2008

Mittwochnachmittag in der Potsdamer Fußgängerzone. Es regnet, ist nass und kalt, die Leute haben es eilig, bis auf 7 Menschen, die die Bahn wenigst bietend versteigern. Denn das Jahr 2008 soll das der Bahnprivatisierung werden und das Wetter sorgt für die richtige Stimmung im Hinblick darauf. Die Aktion sollte auf die Verschleuderung der DB AG an privatwirtschaftliche EigentümerInnen aufmerksam machen. Mit dem Verkauf aus der Staatshand soll einer der größten ungehobenen Schätze Deutschlands für das Kapital ausbeutungs- und renditefähig gemacht werden.

Mittwochnachmittag in der Potsdamer Fußgängerzone. Es regnet, ist nass und kalt, die Leute haben es eilig, bis auf 7 Menschen, die die Bahn wenigst bietend versteigern. Denn das Jahr 2008 soll das der Bahnprivatisierung werden und das Wetter sorgt für die richtige Stimmung im Hinblick darauf.

Die Aktion sollte auf die Verschleuderung der DB AG an privatwirtschaftliche EigentümerInnen aufmerksam machen. Mit dem Verkauf aus der Staatshand soll einer der größten ungehobenen Schätze Deutschlands für das Kapital ausbeutungs- und renditefähig gemacht werden. So werden sich etliche neue EigentümerInnen finden, die einen Teil der Deutschen Bahn AG erhalten wollen. Denn getreu dem Motto „Alles muss raus“ wird die Bahn für 18 Milliarden Euro verschleudert, statt dem eigentlichen Wert von 183 Milliarden. So beenden Merkel und Mehdorn das Werk des Ex-Kanzlers Schröder.

CDU-FDP-SPD-Grüne sind sich einig: Die Bahn wird verkauft. Schon jetzt sind alle Vorbereitungen getroffen. Der DB-Konzern wurde in etliche Subunternehmen untergliedert (DB-Immobilien, DB-Sicherheit, DB-Service etc.), die dann an private EigentümerInnen praktisch verschenkt werden. Als bald tummeln sich nach der Privatisierung auf Schienen, in Zügen und Bahnhöfen Hunderte unterschiedlicher Firmen. Damit sind einheitliche Tarife, Ermäßigungen oder Wartungsvorschriften passé. Verspätete Züge, verrottete Bahnhöfe, marode Gleise, überfordertes Personal und Streckenstilllegungen gehören ab dann noch mehr zum Alltag der NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel.

Konkurrenz auf der Schiene

Die Fahrgäste werden sprichwörtlich im Regen stehen gelassen. Konzessionen, die für eine Strecke alle 6-12 Jahre vom Staat vergeben werden, machen das ersteigende Unternehmen zum Monopolisten. Unlukrative Strecken und Zeiten werden aufgrund des fehlenden Zwangs zur Daseinsvorsorge nicht mehr befahren werden. Die Bahn wird sich weiter aus der Fläche zurückziehen, zugunsten von Rennstrecken wie „Nürnberg-München“ und den Verkehr auf Abend- und Morgenstunden konzentrieren.

Das Beispiel England zeigte, dass sich tödliche Unfälle auf den Schienen häuften, die Preise rapide stiegen, Schienen zerbröselten – weil sich die KapitalistInnen lieber die Profite sicherten, als in die Infrastruktur zu investieren. Vom Staat zugrunde gewirtschaftet, privatisierungsfähig gemacht und dann verschleudert an das Kapital, bewegt sich der öffentliche Verkehr vom Regen in die Traufe. Daher kann die einzig sinnvolle

Lösung sein, jenes was der Allgemeinheit gehört, da von ihren Steuern finanziert, in deren Hände zurück zu geben. Die Bahn ist hier nur ein Beispiel, ähnliche Prozesse ereignen sich im Energie-, Wasser-, Gesundheits- und Bildungssektor ebenfalls. Die Vergesellschaftung ist die einzige Lösung um diesem Dilemma aus dem Weg zu gehen.

Dieser Beitrag wurde publiziert am Samstag den 1. März 2008
in der Kategorie: [Linke](#), [RSB4](#).