

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 fünf Punkte vor einem Börsengang dringend geklärt werden, um zentrale öffentliche Interessen wahren zu können.

1. Klärungspunkt: Wird die Bahnprivatisierung im aktuellen Börsenumfeld durchgeführt, so drohen dem Bund Mindereinnahmen in Milliardenhöhe.

Die Bundesregierung nannte Mitte 2008 acht Milliarden Euro, die aus dem Bahnbörsengang erzielt würden. Nach aktuellen Schätzungen werden nur halb so hohe Einnahmen (4,5 Milliarden Euro) erzielt. Die Krise der Finanzmärkte hat längst auch zwei der vier Konsortialbanken erfasst, die die Bahn an die Börse bringen sollen: Morgan Stanley befindet sich in enormen Turbulenzen; UBS ist von der US-Subprime-Krise schwer getroffen.

Daher: In der aktuellen Finanzmarktkrise verbietet sich schon deswegen ein Börsengang, weil mit ihm wertvolles Volksvermögen zum Schleuderpreis in die Hände privater Investoren gelangt.

2. Klärungspunkt: Eine 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 Bedienungszuschlag 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. Zukünftige Investorengewinne sollen von den Fahrgästen und den Beschäftigten finanziert werden. **Daher:** Vor dem Börsengang müssen ein Fernverkehrsgesetz (wie vom Bundesrat bereits vorgeschlagen) und der Rahmen sowie die Standards für eine sozial und ökologisch sinnvolle zukünftige Fahrpreisgestaltung vom Parlament verabschiedet werden.

3. 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". Seit 2006 gehen Fachleute davon aus, dass die ICE-Achsen für die hohen Belastungen unzureichend ausgelegt sind. Die Bahn hat seit '03 sowohl die Anzahl der Sicher-

heitswartungen als auch deren Inhalte stark reduziert. Bei der Sicherheit wird also, mit Blick auf Gewinn und Börse, massiv gespart. **Daher ist vor einer Bahnprivatisierung 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?

4. 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 Logistics (DB ML) anwenden. Den 115.000 Beschäftigten bei den DB ML-Töchtern in Deutschland wird dies verwehrt.

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

5. 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, wie viel Bahnschulden der Bund zu tragen hat. Die LuFV soll Vereinbarungen enthalten, die extrem einseitig zu Lasten der Bundesländer ausfallen werden: So sollen Betriebskosten der Bahn für 25 Jahre im Voraus bezahlt werden, Mittel die dann für die Finanzierung des ÖPNV und SPNV fehlen. In der Summe verbergen sich hier Risiken in Höhe von zweistelligen Milliardenbeträgen. **Daher:** Vor dem Bahnbörsengang müssen die finanziellen Risiken des Bundes geklärt und begrenzt werden.

Wir fordern, den Börsengang auszusetzen - bis diese zentralen öffentlichen Interessen gewahrt sind.

Bündnis "Bahn für Alle", Bündnis 90/DIE GRÜNEN Landtagsfraktion NRW sowie Landesverband NRW und Pro Bahn NRW

Bahn für Alle besteht aus: Attac, Bahn von unten, BUND, BBU - Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Grüne Jugend, Grüne Liga, IG Metall, Jusos, NaturFreunde Deutschlands, Robin Wood, [solid], Die Falken, Umkehr e.V., VCD Landesverband Brandenburg, ver.di