

Theo Teka

55118 Mainz, den 3.8.2007
Lessingstr. 10

**An die
SPD-Mitglieder
des Landtages Rheinland-Pfalz**

Tel. : 06131 / 616 443
Fax : 06131 / 616 444
E-Mail: theo@tekaat.de

**Betr.: Rundbrief von Wolfgang Tiefensee an alle Mitglieder der Regierungskoalition
zum Thema „Verkauf der Deutschen Bahn“**

Liebe Genossinnen und Genossen!

Bevor ich auf mein Anliegen komme, will ich mich kurz vorstellen: Beruflich war ich leitender Ingenieur in einem transnationalen Konzern, SPD-Mitglied bin seit 36 Jahren, zuerst in einer bayerischen Kleinstadt und seit 10 Jahren im Ortsverein Mainz / Gartenfeld-Neustadt.

Unser Ortsverein hat auf dem letzten Mainzer SPD-Unterbezirkstag den Antrag gestellt, dass der Unterbezirksparteitag den Verkauf der Deutschen Bahn ablehnt. Dieser Antrag wurde ohne Gegenstimme angenommen (s. Anlage).

Damit komme ich zu meinem Anliegen:

Vor einigen Tagen habt ihr den Tiefensee-Rundbrief erhalten (s. Anlage). Ich will jetzt nicht auf alle Argumente eingehen, sondern nur drei wesentliche Punkte aus dem Rundschreiben kurz kommentieren.

Erstes Tiefensee-Zitat:

*„Nach fast 15 Jahren können wir eine **insgesamt positive Bilanz** ziehen. Aus einer unbeweglichen Staatsbahn mit einem riesigen Schuldenberg ist ein modernes Unternehmen geworden.“*

Das klingt ja gut. Aber: Wenn die Bahnreform positiv und auf dem richtigen Weg war: warum soll ein so erfolgreiches Unternehmen verkauft werden? Die 5-10 Milliarden, die durch den Verkauf Erlöse werden, sind nur **ein Bruchteil des Wertes** des rollenden Materials, der Immobilien und der Grundstücke, die auf insgesamt 110 bis 180 Milliarden geschätzt werden.

Zweites Tiefensee-Zitat:

*„Vor diesem Hintergrund müssen wir deshalb wie vor 15 Jahren die Frage beantworten, wie wir die Deutsche Bahn AG und den **Eisenbahnverkehr in Deutschland insgesamt stärken** können. Wir wollen die **Bahn für eine Teilkapitalprivatisierung öffnen** und damit starke private Partner für dieses Projekt gewinnen.“*

Warum wird durch einen Verkauf der Deutschen Bahn an Finanzinvestoren der Eisenbahnverkehr gestärkt?

Das **Ziel eines Finanzinvestors** ist **nicht: „Stärkung des Eisenbahnverkehrs“** sondern **„Maximierung der Gewinne“**. Der Eisenbahnverkehr als solcher ist einem Finanzinvestor völlig egal!

In Großbritannien z.B. wurde nach der Privatisierung das Schienennetz zu Schrott gefahren.

Es ist wirklichkeitsfremd, wenn man meint, man könne einen Investor zu Investitionen zwingen, die er nicht machen will.

Der Satz (Zitat):

*„Die starken Konzerntöchter der Bahn können (!!) das immer noch „schwache“ Netz **wirklich unterstützen, was den Bundeshaushalt entlastet**“*

wird sich als Wunschdenken herausstellen. Bezahlen wird immer derjenige, welcher was fordert!
– Die Unternehmensjuristen werden dafür sorgen.

Drittes Tiefensee-Zitat:

*„Wir wollen und müssen die Schiene noch attraktiver gegenüber der Straße machen, um den immens wachsenden Güterverkehr in Deutschland und Europa zu bewältigen. **Dazu bedarf es hoher Investitionen** in die Infrastruktur“*

Und das Geld sollen die Finanzinvestoren zur Verfügung stellen? -

Wenn ein Finanzinvestor Geld gibt, dann erwartet er eine **Eigenkapitalrendite** von deutlich mehr als 10%, besser 20%. Die Zinsen und die Tilgung wiederum holt sich der Investor von den Kunden, also von uns! **Jeder Bahnfahrer und die Beschäftigten werden das zahlen müssen.**

Wir alle wissen schon heute, wie das über kurz oder lang laufen wird:

- nicht-rentable Strecken werden still gelegt,
- alle Grundstücke, die nicht zwingend nötig sind, werden verkauft,
- die Arbeit wird "verdichtet" und Personal wird entlassen,
- die Löhne werden gesenkt, Aufgaben werden ausgelagert und an Billigfirmen vergeben,
- ökologische, arbeitsrechtliche und soziale Vorgaben werden nur dann akzeptiert, wenn sie zwingend gesetzlich vorgeschrieben sind,
- das im Grundgesetz aufgeführte "Wohl der Allgemeinheit" wird bedeutungslos.

Wer das etwas genauer wissen will, der frage mal seinen Briefträger; der kann erzählen, wie sich seine Arbeitsbedingungen in den Jahren nach der Privatisierung verändert haben.

Noch eine Bemerkung zu den Finanzierungsmöglichkeiten der Deutschen Bahn: Mehrere Milliarden würden in die Kassen gespült, wenn die DB-Töchter wie die LKW-Transportfirma Schenker und das Luft- und Seefracht-Unternehmen BAX GLOBAL oder wenn die Anteile der Star-Trans Gruppe in Hongkong **rechtzeitig** verkauft würden. Denn eines sollten wir inzwischen gelernt haben: Die Träume vom globalen, diversifizierten Weltkonzern haben sich in der Vergangenheit bei anderen globalen Playern immer als Traumschlösser herausgestellt; von denen musste man sich dann nach ein paar Jahren mit hohen Verlusten verabschieden. Klüger geworden besann man sich wieder auf das Kerngeschäft.

Ich möchte noch einen grundsätzlichen Punkt anfügen.

In den letzten Jahren hat die Zahl der SPD-Wähler und auch die der Partei-Mitglieder stärker abgenommen als bei allen anderen deutschen Parteien. Ich selbst kenne manche SPD-Mitglieder, die sich ernsthaft über ihre weitere Mitgliedschaft Gedanken machen. Diese Distanzierung hat verschiedene Gründe. Einer der Gründe ist sicher der Folgende: viele Funktionsträger der SPD haben die Privatisierung von öffentlichen Unternehmen aktiv betrieben – mit den inzwischen bekannten negativen Konsequenzen für die einfachen Bürger.

Wir alle kennen inzwischen die Konsequenzen der Privatisierungen von Unternehmen, die bisher in der öffentlichen Hand waren. Wie können wir das mit sozial-demokratischen Vorstellungen vereinbaren?

Und in dieser Situation kämpft der SPD-Verkehrsminister mit verbissener Sturheit gegen eine Mehrheit der Wähler, ganz sicher aber die Mehrheit der SPD-Wähler, **für** den Verkauf des wichtigsten öffentlichen und ökologischen Infrastruktur-Unternehmens.

Ein fatales Signal für den Großteil der SPD-Wähler!!

Man bekommt immer öfter den Eindruck, dass viele Funktionsträger den Kontakt zur Basis völlig verloren haben.

In der Hoffnung, dass unser Landesverband hilft, diesen Verkauf zu verhindern,
grüßt herzlich

Theo Tekaats