



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee sagt:

„ Vom Bahnbörsengang profitieren die Fahrgäste und die Bahnbeschäftigten. “

Bahn für Alle sagt:

„ Die Bahnprivatisierung dient allein dem Profit privater Investoren und den Interessen der Autoindustrie und der Billigflieger. “

Wer profitiert von der Bahnprivatisierung?

Bahn für Alle kennt fünf Gruppen von wahren Profiteuren der Bahnprivatisierung.

Erstens die Finanzinstitute, die den Ausverkauf der Bahn organisieren. An ihrer Spitze steht das Investmenthaus Morgan Stanley, das bereits jetzt an den Verkaufsplanungen verdient und schließlich für hohe Provisionen die Bahn an den Käufer bringen soll. Allein der Verkauf von 49 Prozent der DB AG wird den Finanzinstituten einen Gewinn in dreistelliger Millionen-Euro-Höhe bringen.

Zweitens große private Investoren, die bei der DB AG einsteigen: Ihr Interesse liegt einerseits im Abgreifen von Teilen der öffentlichen Aufwendungen für die Bahn von jährlich rund zehn Milliarden Euro, die auch in Zukunft in die dann teilprivatisierte DB AG fließen. Andererseits werden diese Investoren zusätzlich mit Verkäufen von Teilen der DB AG und von Bahn-Immobilien Sondergewinne machen.

Drittens einzelne Bundesländer und Konzerne, die Großprojekte betreiben: Um im Bundesrat eine Mehrheit einzukaufen, fördert der Bund in einzelnen Bundesländern verkehrspolitisch unsinnige, aber prestigeträchtige Verkehrsprojekte. So sagte Bundesverkehrsminister Tiefensee dem Land Baden-Württemberg zu, zusätzlich rund 150 Millionen Euro für das Projekt "Stuttgart 21" zu übernehmen. Gleichzeitig verdoppelte er die bisher vereinbarte finanzielle Unterstützung zum Bau einer Magnetbahnverbindung von München zum Münchner Flughafen – obwohl dort bereits eine S-Bahn fährt.

Viertens einzelne Personen in der Bundesregierung, im Bahnmanagement und bei einzelnen Bahngewerkschaften, die im Rahmen der Bahnprivatisierung einen Karriere- und Gehaltssprung nach oben machen werden. Der Bahnvorstand hat seine Bezüge von 2000 bis 2006 vervierfacht – mit Verweis auf die Bahnprivatisierung. Der Bahnchef und der Bundesfinanzminister haben dem Aufsichtsrat im März 2006 eine Verdreifachung der Bezüge genehmigt, mit dem Verweis, es handle sich um eine Anpassung "an das Niveau, das bei ehemaligen, inzwischen privatisierten Bundesunternehmen üblich ist". Tiefensee wurde bereits als Mehdorn-Nachfolger gehandelt.

Fünftens Autoindustrie und Fluggesellschaften: Der mit der Bahnprivatisierung verbundene Rückgang der Schiene im Verkehrsmarkt führt zu einem weiteren Anstieg des Straßen- und Luftverkehrs. Für diese Orientierung stehen im übrigen der aktuelle Bahnchef Hartmut Mehdorn (Jahressalär drei Millionen Euro) als ehemaliger Airbus-Top-Manager und das Mitglied des Bahnvorstands Margret Suckale (Jahreseinkommen 1,6 Millionen Euro) als langjährige Managerin des Ölkonzerns Mobil Oil.

Bahn für Alle zieht Bilanz: Die Bahnprivatisierung wird schwachen Regionen und Millionen Fahrgäste schaden. Durch sie werden Umwelt und Klima weiter belastet. Allein Einzelpersonen, Autoindustrie, Ölindustrie, Flugzeugbau und Airlines haben ein großes materielles Interesse an einer Bahnprivatisierung.