Anne Will und ihre Sendung ist gemessen an der Vorgängerin eine wirkliche Erholung. Dennoch kann ich im Blick auf die gestrige Sendung über die Bahn die euphorische Bewertung von Spiegel Online nicht teilen. Es fehlte der Blick hinter die Kulissen, im konkreten Fall vor allem der Hinweis auf die politische Korruption, ohne die das Drängen auf Privatisierung und die Festlegung der Koalitionspartner darauf nicht verständlich ist, und es wurde nicht offenbar, wie wir bei diesen Fragen manipuliert werden, obwohl dies bei der Sendung selbst konkret geschah. Es fehlte, kurz und etwas unbescheiden gesagt, das, was wir Ihnen mit den NachDenkSeiten bieten, auch im konkreten Fall.

In den Äußerungen von Bahnchef Mehdorn und jenen des Verkehrsministers Tiefensee wurde die **Strategie der Meinungsmache**, die sich die Interessenten und Befürworter der Privatisierung der Bahn ausgedacht haben, wieder einmal sichtbar, aber sie wurde leider nicht offengelegt:

1. Tiefensee behauptete, ohne Privatisierung fehle das Geld für die Expansion der Bahn. Diese müsse entweder vom Steuerzahler oder auf dem Weg über die Privatisierung von privaten Partnern bezahlt werden. – Das ist schlicht die Unwahrheit. Tiefensee unterschlägt bewusst die Möglichkeit der Finanzierung über Anleihen und andere Formen, die für die Deutsche Bahn AG keinerlei Problem darstellen und in der Regel billiger sind als die Verzinsung, die private Investoren erwarten.
   In den Äußerungen von Tiefensee und Mehdorn wurde auch das Spiel im Vorfeld dieser Behauptungen sichtbar: um schlüssig erscheinen zu lassen, warum man den Steuerzahler angeblich schonen will, wird die Verarmung des Staates ins Spiel gebracht. Mehdorn meinte gestern Abend, der Staat hab immer weniger Geld. Vom Staat können wir es nicht bekommen.
   Hier wird die Strategie sichtbar, die in der bewussten Verarmung des Staates steckt: Sparen, sparen, sparen als Daueraufforderung an den Staat ist die Grundlage, auf der dann die Privatisierungsforderung gepflanzt wird. Das gilt in diesem Fall wie für viele andere Privatisierungen auf Bund-, Länder- und kommunaler Ebene. Die bewusst betriebene Verarmung lässt die Privatisierungsforderung als schlüssig erscheinen.
2. Es wird so getan, als sei die Bahn früher bankrott gewesen und erst als quasi wie im Privatisierungszustand agierende Aktiengesellschaft unter der Führung von Mehdorn ein profitables Unternehmen geworden. Letzteres wurde gestern wieder behauptet. Es liegt auf der Linie dessen, was Abgeordnete der SPD in Briefen verbreiten und sich bei Mehdorn im Stern Nummer 37/2007 so liest:

„Aus den bankrotten Behördenbahnen Bundes- und Reichsbahn wurde eine wettbewerbsfähige Aktiengesellschaft.“ – Diese Behauptungen hat man sich zurechtgelegt. Richtig ist, dass die wichtigsten Neuerungen der Bahn aus der Zeit der so genannten Behördenbahn stammen und dass sich gerade Mehdorn eine Menge Flops geleistet hat.

3. Es wurde an dem Abend mit keiner Silbe angesprochen, welche massiven finanziellen Interessen hinter der Bahnprivatisierung stecken. Dass man den Drang auf die Privatisierung der Bahn wie auch andere Privatisierungen nicht versteht, wenn man nur fragt: Ist der Zustand als öffentliches Unternehmen oder als privatisiertes besser? Man muss fragen: Wer verdient an der Privatisierung und am Privatisierungsprozess? Siehe dazu die Hinweise auf bisherige Beiträge in den **NachDenkSeiten** in den Anhängen, insbesondere Anhang A, und über die Suchfunktion mit Stichwort „Privatisierung“ wie auch in zentralen Kapiteln in „Machtwahn“. Die neuen Eigentümer bekommen bei der Privatisierung Milliarden öffentlichen Vermögens geschenkt. Das ist das eine Motiv. Am Privatisierungsvorgang selbst verdienen die Berater und Akteure einer solchen Transaktion, im konkreten Fall vermutlich 500 bis 600 Millionen €. Das ist das zweite Motiv.
   Dabei ist so viel Geld im Spiel, dass die Akteure die entscheidenden Parteien und Gewerkschaften massiv zu beeinflussen vermögen. Und alles was dazugehört wie PR-Berater und Medien auch.
   Zur massiven Public Relations-Tätigkeit der Bahn und der Interessen an ihrer Privatisierung noch ein kleines Detail: Am 10.9. machte der PR-Journalist Müller-Vogg in der Bild-Zeitung Reklame für den Börsengang der Bahn. Siehe Anhang A. Heute, vier Wochen später, erscheint vom selben Autor ein Buch über Mehdorn

   Fazit: *Die politischen Entscheidungen sind über weite Strecken Ergebnisse von Public Relations-Kampagnen. Die Äußerungen von Mehdorn und Tiefensee bei Anne Will waren Teile dieser PR-Strategie. Sie erscheinen leider als Sachargumente, obwohl sie dies gar nicht sind. Der eigentliche (finanzielle) Hintergrund bleibt im Dunkeln.*

4. Leider konnte in der Runde auch die Expansionsstrategie des Herrn Mehdorn nicht ausreichend auseinander genommen werden. Interessant war, wie eng Tiefensee in diese Argumentation verwoben ist. Da werden abenteuerliche Vorstellungen wie der Schienen-Transport von Gütern aus China nach Deutschland angedeutet, oder auch eine Verbindung des slowenischen Hafens

> von Koper mit Italien in Andeutungen eingeführt. – Leider ist bei dieser Sendung nicht einmal an das Scheitern einer ähnlichen Expansionsstrategie des ehemaligen DaimlerBenz-Chefs Schrempp und das Desaster von DaimlerChrysler erinnert worden. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass es in einer solchen Runde sehr schwierig ist, alle wichtigen Argumente unterzubringen, man muss sich als Kritiker des Mainstream immer schnell entscheiden, welches Argument und welche Fakten man vorbringt und welche man aus Zeitgründen leider fallen lassen muss. Auch aus diesem Grund weise ich hier daraufhin: Die Expansionsstrategie wird ohne jegliche Differenzierung als blumige Vision in die Debatte eingeführt. Sie gewinnt Glaubwürdigkeit durch ständige Wiederholung.

Noch eine kurze Anmerkung zu einer Rand-Besetzung der Runde bei Anne Will: Wenn es stimmt, dass der Vorsitzende der Lokführergewerkschaft, Schell, wieder ausgeladen worden ist, dann ist das höchst bedauerlich und auch eine unfreundliche Selbstbeschädigung des Images der neuen Sendung. An seiner statt war ein Lokführer eingeladen, der einfach nicht ausreichend artikulationsfähig war (was kein Vorwurf an ihn sein soll). Er war nicht fähig, die 31%-Forderung vernünftig zu erklären, sie blieb als Totschlagargument im Raume stehen. Und im Disput zwischen den beiden Lokführerin/n wurde leider auch nicht herausgeschält, warum die Hauptgewerkschaft Transnet, deren Vertreterin anwesend war, an Mehdorns Seite für die Privatisierung streitet.

Anhänge/Links auf einschlägige Artikel in den NachDenkSeiten:

A.) BILD macht Reklame für Bahnprivatisierung. Wie schon für die Privatisierung der Rente im Dienste der Allianz AG
Vom 10.9.2007

Auszug:
Müller-Vogg sagt uns nicht, dass die Investmentfirma beziehungsweise die Investment-Firmen, die den Börsengang begleiten, ungefähr 10% an Provisionen, Honorare und so weiter kassieren. Das sind nach heutigem Stand der Kenntnis der erwarteten Einnahmen des Börsengangs 500 bis 600 Millionen €. Für die meisten Menschen eine unvorstellbare Ziffer. Von dieser Provision geht dann ein beachtlicher Teil von möglicherweise wiederum 10% an die Hauptmatadore. Wenn der Börsengang von jenem Unternehmen begleitet wird, das 2004 das entscheidende Gutachten für die Bundesregierung gemacht hat, von Morgan Stanley, dann mischt dabei entscheidend der ehemalige Vorsitzende der Jungen

Union in Baden-Württemberg, Dr. Dirk Notheis, mit. Dieser wiederum ist 2005 als besonders eifriger Spendensammler der Union aufgefallen. Zu jener Zeit war der heutige Fraktionsvorsitzende der Union, Volker Kauder, Generalsekretär der CDU. Für diesen hat Notheis damals gearbeitet. Da schließt sich der Kreis zum Engagement der Union für die weitere Privatisierung der Bahn. Vermutlich besteht ein enger Kontakt im Zirkel Notheis, Kauder, Merkel.

B.) Börsengang der Bahn – Volksvermögen in den Händen von Räuberbanden
Vom 6. August 2007

C.) Ein kleiner Erfolg beim Kampf gegen die Verschleuderung der Bahn. Die Bundestagsentscheidung wird hinter den SPD-Parteitag verschoben.
Vom 10. September 2007