Schon im vergangenen Jahr und dann wörtlich am 8. Mai 2008 wiesen wir immer wieder daraufhin, dass man Privatisierungen öffentlicher Einrichtungen und Unternehmen häufig nur dann verstehen kann, wenn man fragt, wer die Profiteure sind. (Anlagen C). Das gilt für viele Privatisierungen in Kommunen und Ländern. Es war und ist besonders augenfällig und empörend bei der Deutschen Bahn. Im Kapitel 11 des Kritischen Jahrbuchs 2007 hatten wir die verschiedenen Beiträge dokumentiert, u. a. auch eine Rede des CDU-Abgeordneten Königshofen mit dem geradezu klassischen Bekenntnis, man müsse sich nicht genieren, wenn man nicht wisse, warum die Bahn privatisiert werden soll. Wir haben damals schon vermutet, dass eine besonders innige Verbindung zwischen der Bundeskanzlerin, dem CDU-Fraktionsvorsitzenden Kauder und Dirk Notheis (CDU), dem bei der Investmentbank Morgan Stanley Zuständigen, eine große Rolle spielt. Vor kurzem wurde diese millionenschwere Vermutung bestätigt. (Anlage A) Und jetzt auch noch, dass der gesamte Bahnvorstand einschließlich Mehdorns und des früheren Transnet-Vorsitzenden Hansen vom Börsengang profitieren. (Anlage B) Albrecht Müller.

Wir kommen darauf zurück, weil auch im regionalen und lokalen Bereich Privatisierungen betrieben werden, für die sachlich nichts spricht, an denen aber einzelne Personen und Gruppen verdienen wollen. Seien Sie bitte so skeptisch, wie wir das beim Vorhaben Börsengang der Deutschen Bahn von Anfang an waren. Wir sind in den Fängen der Finanzindustrie. Wir stecken tief in einer umfassenden politischen Korruption. Das gilt hier wie auch beim Umgang mit der Finanzkrise, wo die Böcke zu Gärtnern gemacht werden.

Die Bundesregierung hat die Privatisierung der Bahn ohne sachliche Gründe betrieben. Die handelnden Personen Merkel, Tiefensee und Steinbrück haben immer so getan, als müsse der Börsengang stattfinden, damit die Bahn die notwendigen Investitionsmittel bekommt. Dies war sachlich immer falsch, weil der Börsengang der Bahn gar nicht viel bringt, die Bahn an öffentlichen Investitionshilfen um ein Mehrfaches erhält und ohnehin keine Probleme hat, sich am Kapitalmarkt neues Kapital zu holen. Der Hinweis auf den Kapitalbedarf war immer nur ein verlogener Vorwand.

Wie politisch korrupt dieser Vorgang ist, erkennen Sie auch daran, dass es keinen sachlichen Grund dafür gibt, den Vorstand eines Unternehmens zu belohnen, wenn das Unternehmen an die Börse kommt. In der veröffentlichten Meinung wird dieses Argument nachgeplappert, ohne auch nur einen Gedanken auf die Logik zu verschwenden. Was soll denn daran verdienstvoll sein, wenn der Eigentümer eines Unternehmens zum Teil wechselt? Warum soll der Vorstand bei einem solchen Vorgang belohnt werden? In der öffentlichen Debatte taucht auch die Verknüpfung mit dem Vorgang Vodafone/Mannesmann auf, als Klaus Esser 60 Millionen DM bekam. Wo soll der logische Konnex bei diesem Vergleich sein? Hier bei der Bahn wurde und wird der Aktienwert des Unternehmens ja

nicht hochgetrieben, so dass die Eigentümer einen Anlass hätten, Herrn Mehdorn und die anderen Damen und Herren besonders zu entlohnen. Einmal abgesehen davon, dass diese Entlohnung schon im Falle Mannesmann/Vodafone/Esser gen Himmel stank.

Wir denken auch nicht darüber nach, wieso eigentlich der Vorstand eines öffentlichen Unternehmens den Teilverkauf des Unternehmens betreibt. Wieso eigentlich? Was haben wir Eigentümer davon?
Wir finden es auch nicht komisch, dass der Aufsichtsrat eines zu 100% in öffentlicher Hand befindlichen Unternehmens mehrheitlich in den Händen von privaten Managern ist und damit der politischen Korruption Tor und Tür geöffnet wird. Wieso erlauben wir eigentlich dem Aufsichtsratsvorsitzenden Werner Müller die Forcierung des Börsengangs? Wieso darf er die besonderen Boni für den Vorstand anlässlich eines solchen Börsengangs aushandeln? Das ist Selbstbedienung der herrschenden Kreise und doch alles ein absurdes Theater. Und dieses absurde Theater erklärt sich vor allem so: Obwohl wir Eigentümer eines solchen Unternehmens wie der Bahn sind und dies mehrheitlich bei der Deutschen Post immer noch sind, erlauben die von uns gewählten Personen in der Regierung, die den Eigentümer in den Unternehmen vertreten sollten, privaten Personen die Regentschaft über das öffentliche Eigentum. So wird zum Beispiel auch die Postbank, die sich im Eigentum der Deutschen Post befindet, von den dort handelnden privaten Personen an die Deutsche Bank verscherbelt.

Das Fazit: In dieser politischen Konstellation – das heißt angesichts der Besetzung unser Staatsspitze und Regierung mit den dort befindlichen Leuten – bedeutet öffentliches Eigentum nichts, gar nichts an Fortschritt.
Im Lichte dieses Fazit sollte man auch jede Lust auf Verstaatlichung verlieren. Wenn zum Beispiel Teile der deutschen Banken verstaatlicht würden und von der Gruppe Merkel/Steinbrück geführt würden, dann würden sie weiter in privater Hand sein. Verstaatlichung wird erst dann einen Sinn machen, wenn wir diese politische Führung los sind.

Das mag deprimierend klingen. Es ist nur als Ernüchterung gemeint.

**Anlage A**
**Kopf des Tages**
**Dirk Notheis lenkt die Bahn an die Börse**
von Sven Clausen
Aus der FTD vom 26.08.2008

**Anlage B**

Die Transnet-Tantieme
Ein Bonus für den Bahnvorstand stiftet Unruhe in der Bahngewerkschaft: Ex-Transnet-Chef Hansen profitiert – und sein Nachfolger nickte das ab.

Hansen, 56, erntet dieser Tage mal wieder den Zorn seiner Kollegen von einst. Es ist nicht nur der Wechsel Hansens von der Gewerkschaftsspitze ins Management eben jenes Unternehmens, mit dem er als Gewerkschafter eigentlich hätte hart kämpfen müssen. Inzwischen geht es auch noch um großzügige Boni, die der komplette Bahnvorstand einheimsen soll, wenn das Unternehmen an die Börse geht.

Gerade im Fall Hansens ist das heikel. Schon als Gewerkschafter war er glühender Anhänger des Bahn-Börsenganges, intern galt er als wichtigster Mitstreiter von Vorstandschef Hartmut Mehdorn.

Dass er nun als Bahnvorstand eine Tantieme für einen Börsengang erhält, den er nicht als Personalvorstand, sondern als Gewerkschafter vorbereitet hat, erscheint vielen als der blanke Hohn.

Nun aber könnte auch Hansen-Nachfolger Lothar Krauß, 52, in den Strudel geraten. Krauß, schon zu Hansens Zeiten die Nummer zwei bei Transnet, trug bei seiner Ernennung den Makel, der alten Garde anzugehören. Durch die Boni aber gerät auch er in Bedrängnis. Ein vierköpfiger Personalausschuss des Aufsichtsrats hatte die Gratifikationen für den Bahnvorstand im Juni beschlossen. Einer von den vieren: Lothar Krauß.
Quelle: SZ

**Streit um Bonuszahlungen bei Bahn-Börsengang**
Für satte Boni beim Bahn-Börsengang für den Vorstand hegt Verkehrminister Tiefensee kein Verständnis und verlangte den Verzicht. Bahn-Aufsichtsratschef Müller verteidigt die Ansprüche von Bahn-Chef Mehdorn und seinen Kollegen: Es gebe gutes Geld für gute Arbeit. […]
Quelle: tagesschau.de

**Anlagen C – eine Auswahl bisheriger Beiträge in der NachDenkSeiten**

Die Privatisierung der Bahn kann man nur verstehen, wenn man fragt: wer verdient daran?
Datum: 8. Mai 2008 um 17:16 Uhr

**12.Mai 2007 Rede in Pforzheim:**
„Sie können zum Beispiel viele Privatisierungen öffentlicher Einrichtungen und

Unternehmen gar nicht mehr verstehen, wenn Sie nicht fragen: Wer verdient daran?
Die nächste massive Verletzung Ihres hier zitierten Grundsatzes geschieht demnächst: mit dem Börsengang der Deutschen Bahn. Das wird – geht man nach dem vorliegenden Gesetzentwurf – eine gigantische Umverteilung von der Nation weg und hin zu einigen großen Interessen, auch ausländischen Interessen. Umverteilung ist noch ein harmloser Begriff. Tatsächlich findet eine Art von Fledderei statt. Was über Jahrzehnte aufgebaut und vom Steuerzahler großenteils bezahlt worden ist, wird jetzt in Umkehrung Ihrer Forderung „großzügig zur Verfügung gestellt" – nicht der Gemeinschaft, sondern von der Gemeinschaft für einzelne – für Hedgefonds, Pensionsfonds, etc.."
Beitrag: 30. Juli 2007

**BILD macht Reklame für Bahnprivatisierung. Wie schon für die Privatisierung der Rente im Dienste der Allianz AG.**
Datum: 10. September 2007
Damals schon mit Hinweis auf Notheis und seine Verflechtung mit der CDU Führung..

**Hinweis im Vorwort zum Kritischen Jahrbuch – dort ausführlich in Kapitel 11, Seite 163 bis 178:**
Sie werden nach Lektüre unseres Jahrbuches deutlicher erkennen, dass man die zur Zeit betriebene Privatisierung von Stadtwerken, Schulen und anderen Einrichtungen der Daseinsvorsorge und auch der Deutschen Bahn nur verstehen kann, wenn man danach fragt, wer daran verdient,