

DIPL. ING. (UNIV.) KARL KLÜHSPIES ARCHIT. (FH)

Ökologische Stadt- und Verkehrsplanung
Reutterstraße 52, 80689 München
Tel.: 0897 56 79 79; Fax: 089/ 56 95 95
eMail: karl.kluehspies@freenet.de

Betr.: Privatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG);
Hier: Mail von Wolfgang Hesse + Attac Marburg v.30.07 2007

München, 31.07.2007

Wenn man das Schreiben des MdB Herrn Sören Bartol liest, möchte man glauben, dass es sich um einen neuen, bislang in der Öffentlichkeit nicht bekannten Gesetzesentwurf handelte.

Dass dem offenbar nicht so ist, geht aus seinem eigenen Schreiben hervor, in dem er sich auf angebliche, **a b s c h l i e ß e n d e** Äußerungen der Justizministerin und des Innenministerium vom 19.06.2007 bezieht. Die von uns kritisierte, neuerlich als **Stand n a c h** der Ressortbesprechung vom 18.06.07 gekennzeichnete Fassung, müsste also innerhalb von einem Tag durch eine neue Ressortbesprechung völlig verändert und durch die Ministerin und Behörde eingehend geprüft worden sein, um eine derartige Aussage zu ermöglichen! Da dies offensichtlich gar nicht möglich ist, schon weil behördliche Instanzen bislang nicht durch blitzartige Prüfungen und Stellungnahmen bekannt geworden sind, gilt unsere diesbezügliche Kritik nach wie vor.

Im Hinweis zur genannten Ressortbesprechung heißt es, dass es um materielle Fragen (keine inhaltlichen Änderungen) ging und entsprechende Änderungen blau gekennzeichnet wären. Es finden sich darin *expressis verbis* keine auf unsere Kritik eingehenden Änderungen, welche die von Herrn Sören Bartol aufgestellten Behauptungen stützen würden. Es heißt ausdrücklich, dass „Dissenspunkte und Änderungswünsche, die über den BMVBS-Entwurf hinausgehen und denen nicht zugestimmt wurde“ darin **nicht** enthalten seien. Da die von Herrn Bartol behaupteten Änderungen in dem Entwurf nicht enthalten und nicht als nachträglich eingefügt blau gekennzeichnet sind, kann man davon ausgehen, dass ihnen nicht zugestimmt wurde.

Insbesondere findet sich auch kein Hinweis auf die behauptete Wahrung der Interessen der Beschäftigten. Diese haben nur einen Bestandssicherungs-Vertrag bis 2010, dann ist eine Verlängerung zwar möglich, aber nur zu den Bedingungen eines Börsenbetriebes. Das heißt: Weniger Lohn bei längerer Arbeitszeit und wenn der Bund das nicht will, wird er zusätzlich zur Kasse gebeten. Ein Börsenbetrieb übernimmt keine Beschäftigungs- und Lohngarantie. Dies gesteht der Entwurf in §3 bereits zu, indem er eine Zustimmung nur für die Erhöhung der Arbeitsplatzzahl fordert, nicht aber für deren Verringerung.

Dass die „Entschädigungszahlungen“ im Falle einer Nicht-Verlängerung des Vertrages nunmehr nach dem Netto-Reinvermögen berechnet werden sollen, könnte man begrüßen. Doch auch diese Behauptung wird durch keinerlei Hinweis auf eine Umformulierung der Gesetzesvorlage bewiesen und nicht in den „abschließenden“ Stellungnahmen der Ministerin oder des Ministeriums erwähnt.

Die angeführte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist trotz aller Zielvorgaben begrenzt durch die von einem Börsenbetrieb mit hohen Rendite-Erwartungen als

rentabel angesehenen Maßnahmen. Soweit sie „sich nicht rechnen“ und nicht durch die Bundeszuschüsse gedeckt sind, muß der Bund zusätzlich bezahlen. Das ist noch kein Systemwechsel, sondern Börsenalltag.

Nicht bestritten wird die Feststellung, dass die Bahn AG rechtlich bereits teil-privatisiert ist. Der Unterschied ist jedoch, dass sich alle Anteile in der Hand des Bundes befinden, während bei einer Privatisierung nach der Gesetzvorlage diese Anteile letztlich samt der Infrastruktur in private Hände übergangen. Davon muss solange ausgegangen werden, bis neue Texte veröffentlicht werden. Bbße Behauptungen genügen nicht.

Der abgeänderte Gesetzentwurf unterscheidet sich vom ursprünglichen in der Version vom 15.12.2006 lediglich durch einige taktische Umformulierungen, die jedoch meine in der Petition vom 23.08.2006 sowie im 1. Nachtrag vom 14.02.2007 dargelegten Bedenken nicht auszuräumen vermögen. Neuere Texte sind in der Öffentlichkeit nicht bekannt.

Die Bahn ist im Besitz des Bundes. Mit dem vorgesehenen Vertrag geht demnach nicht die Infrastruktur in den Besitz des Bundes über – er hat sie bereits – sondern der Bahn AG wird erlaubt, sich als eigenständiges Unternehmen teilweise vom Bund abzuspalten, um an die Börse zu gehen! Diese unzulässige **Umkehrung der Besitzverhältnisse** (Art.2, §1) ist deshalb für die Bahn AG eine grundsätzliche Voraussetzung, um suggerieren zu können, dass sie mit der „Übertragung der Infrastruktur“

entgegenwürdig würde. Dies ist der Kunstgriff, mit dem der spätere Wertausgleich nach §7 begründet wird, um den Bund zu erpressen, entweder nach §5 Entschädigungen in Milliardenhöhe zu leisten, wenn er das Netz behalten will (was er voraussehbar nicht kann), oder die Infrastruktur zu übereignen. Dieser Gesetzentwurf **beruht auf einem besitzrechtlichen Phantom und ist schon deshalb nichtig!**

Rechtlich einwandfrei wäre nur die Formulierung „die Infrastruktur **verbleibt** beim Bund“. Damit aber könnten keine „Entschädigungsforderungen“ nach §5+7, gestellt werden. Alle Formulierungen wie „Heimfall“, „Rückübertragung“, „Entschädigung“ usw. sind eine juristische Irreführung und unhaltbar, weil sie die tatsächlichen Besitzverhältnisse verfälschen.

Der Widerspruch, dass man einer Institution sicherheitshalber das Eigentum an einer Sache (die sie nicht besitzt) entzieht – um die Politik und die Öffentlichkeit zu beruhigen – aber dieser Institution gleichzeitig die Sicherheitstreuhand und zusätzlich das „*wirtschaftliche Eigentum*“ an der zu sichernden Sache wieder überträgt, ist nicht nur juristisch kurios, sondern auch eine Interessenkollision, die auch durch die nachfolgenden, engen Festlegungen nicht ausgeräumt werden kann.

Rein juristisch ist gegen eine Privatisierung der Bahn AG – **sofern sie keinen Zugriff auf das Netz erhält** – nichts einzuwenden (auch wenn dies nur einer grassierenden globalen Heilslehre geschuldet ist). Sie könnte sogar voll privatisiert werden. Sie wäre dann lediglich gleichgestellt mit ihren privaten Mitbewerbern, also eine Dienstleistungsfirma zu den von ihr ihren Mitbewerbern bislang auferlegten und von ihr als fair behaupteten Bedingungen. Das allerdings scheint sie zu scheuen.

Die bislang vorgelegten Entwürfe, bei denen die Bahn AG auch **Zugriff auf die Infrastruktur** erhalten soll, sind ein eklatanter Verstoß gegen die in der Verfassung zwingend vorgeschriebene Alleinvertretungs-Vollmacht der Bundesregierung

für Betriebe der Grundversorgung nach Art. 73 u. 87e¹ des Grundgesetzes. Im Zweifelsfall gilt der Wortlaut des Gesetzes, speziell von Art.87e, der immer als Erlaubnis zur Privatisierung der Bahn vorgeschoben wird (Kommentar in Klammern sowie Hervorhebungen jeweils durch den Verfasser):

Art. 87e

Satz 1: Die Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes wird in **bundeseigener Verwaltung** geführt. Durch Bundesgesetz können Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung **den Ländern** (*nicht Privaten! Anm. d. Verf.*) als eigene Angelegenheit übertragen werden.

Satz 2: Der Bund nimmt die **über den Bereich der Eisenbahnen des Bundes hinausgehenden Aufgaben** der Eisenbahnverkehrsverwaltung wahr, die ihm durch Bundesgesetz übertragen werden.

Satz 3: **Eisenbahnen des Bundes** werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen **im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst** (*so ist es heute, Anm. d. Verf.*). Die Veräußerung von **Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2** (*also nur diese! Anm. d. Verf.*) erfolgt auf Grund eines Gesetzes, die Mehrheit der Anteile **an diesen Unternehmen** verbleibt beim Bund.

Die Veräußerungsmöglichkeit von Anteilen bezieht sich demnach nicht auf die Eisenbahnen des Bundes nach Satz1! Würde man Art. 87e als Erlaubnis zur Privatisierung auch der Infrastruktur interpretieren, würde dieser Artikel widerspruchs-leidend zu Art. 73!

Jegliche **Mitsprache durch Stimmrecht oder Verfügungsgewalt privater Unternehmen** - hier sogar eine Sperrminorität der Bahn AG und privater Investoren - stellt einen **nicht zu heilenden, grundsätzlichen Bruch des Grundgesetzes dar**².

Dies allen schon genügte, diesen Gesetzentwurf ad acta zu legen. Darüber können noch so raffinierte juristische Formulierungen und undurchsichtige, verbale Verschleierungen nicht hinwegtäuschen. Die Interessen eines Börsenbetriebes sind mit der nach der Verfassung zwingend zu schützenden Grundversorgung und Sozialorientierung nicht in Einklang zu bringen. Würde ein expressis verbis allein auf Gewinnmaximierung orientierter Börsenbetrieb bereits diese Grundversorgung und Sozialorientierung garantieren, bräuchte man das Grundgesetz und auch das Parlament nicht mehr. Mehr könnte sich eine Regierung eigentlich nicht prostituieren, als wenn sie sich ihre hoheitliche Pflicht zur Daseinsvorsorge abkaufen ließe.

Der Zugriff auf die Infrastruktur, also auf Netz und Immobilien, entscheidet über die künftig mögliche Verkehrspolitik, ist also hoheitliche Aufgabe, die von privatwirtschaft-

¹ Der nachgeschobene Art. 87e, Abs.3), steht in eklatantem Widerspruch zum nach wie vor uneingeschränkten Ausschließlichkeitsanspruch von Haupt-Art. 73, ist im Zweifelsfall also unbeachtlich; er kann sich nur auf nicht zur Infrastruktur gehörende Betriebe nach Abs.2 beziehen wie auch der Wortlaut ausweist, weil er sonst gegenüber Art. 73 widerspruchs-leidend würde.

² Wo im Zuge „unternehmerischer Entscheidungen“ Schienen aufgelassen, Grundstücke verkauft sind oder eventuelle Forderungen des Bundes über eine unternehmerische Sperr-Minorität blockiert werden können, hat der Kaiser sein Recht verloren, ist also der Anspruch auf ausschließliche Gesetzgebung des Bundes nicht mehr zu halten und auch nicht die in Art. 87e, Absatz 4 verlangte Gewährleistung, dass „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz ... Rechnung getragen wird.“

lichen, allein an maximaler Gewinnausschüttung interessierten Unternehmen weder ganz noch teilweise wahrgenommen werden kann und darf!

Selbst die Existenz eines Betriebes wird riskiert, indem man ihn unter Freisetzung von dann der Allgemeinheit zur Last fallenden Arbeitskräften allein auf nur gewinnbringende Teile „verschlankt“ und das Betriebsvermögen verscherbelt. Das ist die gesellschaftlich akzeptierte und honorierte Spielregel! Man wirtschafte t a u f V e r s c h l e i ß, legt notfalls den Betrieb teilweise oder gänzlich still und verkauft die restlichen Grundstücke gewinnbringend als Bauland. Es kann nicht sein, daß die Eisenbahnverkehrsverwaltung nur noch das verwaltet, was die Privatwirtschaft nach ihren unternehmerischen Entscheidungen zum Verwalten übrig läßt.

Die im Gesetzentwurf enthaltenen Bestimmungen, dass Stimmrechte in bestimmten Fällen der Zustimmung des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedürften, sind im konkreten Fall obsolet, weil man einem Börsenbetrieb keine sozialen oder nationalen, also Verlust bringende Rücksichten zumuten kann; das heißt, daß der Bund unbeschränkt alle aus Gründen der Daseinsvorsorge und des Gemeinwohls notwendigen Lasten z u s ä t z l i c h übernehmen müßte, weil die Bahn AG bzw. deren Juristen und Wirtschaftsfachleute schlaue genug sein werden, diese Kosten als über den Bundeszuschuss hinausgehend zu begründen. Da der Bund aber nicht beliebig zusätzliche Kostenerstattungen übernehmen kann, ist **vorgezeichnet**, dass die jeweilige Zustimmung zu **gewinnbringenden „Verschlankungsmaßnahmen“** **zwangsläufig** sein wird. Das betrifft nicht nur die meisten Nebenstrecken und das dazu gehörende rollende Material, sondern auch die Arbeitsplätze! Bezeichnenderweise bezieht sich die Zustimmungsnotwendigkeit des Bundes (§3, Abs.1, Satz 3) auch nur auf eine eventuelle **Erhöhung** der Zahl der Arbeitsplätze, nicht aber auf deren **Verringerung**, wie dies bei einem Börsenbetrieb geradezu obligatorisch ist.

Wie sehr die Gedanken-Tendenz dieses Gesetzentwurfes bereits von einer de facto Voll-Privatisierung der Bahn AG ausgeht, ergibt sich allein schon aus der Formulierung des §4, nach der die Bundesregierung **b e r e c h t i g t** sein soll, Vertreter in den Aufsichtsrat der **i h r g e h ö r e n d e n** Infrastrukturbetriebe zu entsenden!

Es wäre eine Illusion, wenn man glaubte, dass eine Privatisierung der Bahn **s a m t N e t z** den Bund entlasten würde. Eine Privatisierung ohne erhebliche staatliche Zuschüsse und Risikoabdeckungen gibt es in diesem Falle nicht. Die Investoren werden dem Staat – notfalls über die Sperr-Minorität - dann die Bedingungen diktieren, um ihre Rendite so hoch wie möglich zu schrauben und so wenig wie möglich für eine langfristige Politik zu investieren. Darüber kann kein **n u r e i n m a l i g** anfallender Privatisierungserlös hinwegtäuschen, der in Wahrheit einen in alle Zukunft immer wieder neu zu bedienenden „Schuldenabtrag“ zur Folge hätte. Eine Wiederverstaatlichung, wenn alles ruiniert ist, könnte dann nur mit hohen Ablösungen und Neuinvestitionen in die vernachlässigte und ruinierte Infrastruktur erfolgen – falls dann überhaupt noch Grundstücke zurückgekauft werden könnten. Die Gewinne würden wieder einmal privatisiert, die Kosten sozialisiert.

Dass es sich bei diesem Gesetzentwurf zur „Teil-Privatisierung“ in Wirklichkeit um eine **V o l l -** Privatisierung handelt, ergibt sich auch und vor allem aus §5, Abs.2 : Zwar soll der Bund nach 15 Jahren entscheiden dürfen, ob er die Infrastrukturunternehmen nach den – inhaltlich fast gleich lautenden – Sätzen 1 und 2 behalten will oder nach Satz 3 die dem Bund **„übertragenen“ Anteile „auf die Bahn AG übergehen“** sollen.

Hierin liegt die **Chuzpe dieses Vertrages**, ermöglicht durch die **Umkehrung der Besitzverhältnisse**: In §7 nämlich wird der Bahn AG ein **so genannter „Wertausgleich“** in Höhe des **Tages-Verkehrswertes der Infrastrukturunternehmen** zugestanden, falls der Bund das Netz behalten wollte! Weil der Bund aber nach aller Voraussicht einen **zwei- bis dreistelligen Milliardenbetrag**³ (noch dazu für etwas, das ihm gehört!) **nicht bezahlen kann**, bleibt ihm nur die **Übereignung der Infrastruktur** und zwar **ohne irgendwelche Auflagen**! Damit entfielen selbst die bislang vom Bund verlangte Anteilsmehrheit und somit **jegliche Mitbestimmung**.

Das aber ist die von Anfang an angestrebte und nach Art eines Trojanischen Pferdes als Teil-Privatisierung kaschierte Voll-Privatisierung.

Den durch nichts gerechtfertigten „Wertausgleich“ bekäme die Bahn laut §6, Abs.1 sogar, wenn ihr der Bund wegen wiederholter Pflichtverletzung kündigen sollte!

Im Geschäftsleben nennt man solche Verträge „unsittlich“. Es erinnert an einen Knebelvertrag oder an Erpressung. Infamer könnte man den Gesetzgeber nicht austricksen – und der merkt es hoffentlich noch vor der Beschlussfassung!

Volksvermögen in zwei- bis dreistelliger Milliardenhöhe ginge vertragsgemäß ohne viel Aufhebens in private Hände über. Dann allerdings beginnt der **harte Börsen-Alltag** mit Strecken- und Arbeitsplatzabbau und Ausschlachtung des Betriebes im Zuge der ganz legalen, börsenüblichen Gewinnmaximierung. An der Börse gibt es keine sozialen oder nationalen Rücksichten. Hier zählt nur der Gewinn von heute und nicht von morgen⁴. Demzufolge wird man verscherbeln, was zu verscherbeln ist und notfalls dafür sorgen, dass etwas zu verscherbeln ist. Dass es sich dabei um über Generationen hinweg angesammeltes und teuer genug unterhaltenes und in Geld nicht aufzuwiegendes Volksvermögen handelt und um die Gefährdung des Gesamtsystems, spielt in der Börsenphilosophie keine Rolle.

Übrig blieben wenige Magistralen, die nicht lebensfähig wären, weil das Flächen-System zerstört ist und nichts mehr bieten kann, was Billigflieger nicht günstiger und schneller anbieten könnten. Wer das nicht glauben kann, der sehe sich die **realen, allein aussagekräftige** Bahnpolitik der Vergangenheit einmal genauer an: Die ehemals von der Bahn als unwirtschaftlich bezeichneten, vernachlässigten bzw. abgebauten Strecken, die teilweise von privaten Wettbewerbern mit hohen Zuwachsraten erfolgreich übernommenen wurden; das Abhängen ganzer Regionen (Beispiel Augsburg); die Abschaffung der InterRegio-Verbindungen um per Zwangsverladung die defizitären, wenigen Schnellfahr-Strecken besser auszulasten usw. (vgl. dazu Artikel von Wolfgang Hesse);

Dazu passt die vorrangige Investition in diese prestigeträchtigen Schnellfahrstrecken, die Nicht-Abrufung von Bundeszuschüssen in Milliardenhöhe, um nach der Privatisierung die zur Stilllegung vorgesehenen Nebenstrecken im Voraus unattraktiv und verlustreich zu machen („rechnet sich nicht mehr“), die unzähligen Langsam-Fahrstrecken, der Abbau von Verladegleisen und Frachtannahmestellen, der Verkauf von

³ Um überhaupt an die Börse gehen zu können, wurde schon vor Jahren der Wert der Infrastruktur auf etwa ein Drittel rechnerisch herabgesetzt. Das verringert den erzielbaren Börsenerlös und eröffnet eine riesige Spekulations-Chance. Im „Entschädigungsfall“ soll jedoch wieder der volle Tageswert angesetzt werden, um den Bund zur Übereignung zu zwingen oder zumindest noch einmal abzukassieren!

⁴ TV-Sat 1 beispielsweise opfert Arbeitsplätze, um die Forderung seiner Aktionäre auf 30% Gewinnausschüttung erfüllen zu können. SZ v.23.07.2007.

Bahnhöfen; der reduzierte, weitestgehend auf kundenunfreundliche Automaten umgestellte Service; die im Fernsehen dokumentierte Verschrottung von hunderten betriebsfähiger Lokomotiven und tausender zum Teil gerade erst überholter Güterwagen, um sie der - angeblich von der Bahn nicht benachteiligten -, kaufbereiten Konkurrenz nicht überlassen zu müssen usw., wobei immerhin Millionenwerte an Steuergeldern vernichtet werden – alles ganz im Sinne der beabsichtigten Schrumpfbahn. Man bedenke auch die in den Medien aufgedeckten unzähligen unwahren Darstellungen und Bilanz-Verschleierungen, um den Börsengang attraktiv und die Politik blind zu machen.

Börsianer sind konsequenterweise auch bereit, nach der Gewinnmitnahme ihre Aktien zum Höchstangebot an jeden zu verkaufen. Das könnte zu einer nationalen Gefahr werden, auf die die Politik in unserer zunehmend globalisierten Wirtschaft erfahrungsgemäß keinen Einfluss mehr hätte:

Über Aktienkauf könnten uns nicht wohl gesonnene fremde Mächte Einfluss auf das zentrale europäische Verkehrsnetz gewinnen!

So wäre die Voll-Privatisierung der Bahn nicht nur ein Bruch des Grundgesetzes, sondern auch ein vertragsgemäß in Kauf genommener Verrat an unseren nationalen Interessen, die wir anderswo bis zum Hindukusch verteidigen zu müssen glauben.

Wie berechtigt diese Befürchtungen sind, ergibt sich dieser Tage aus Pressemeldungen: „Russland will bei Deutscher Bahn einsteigen“, oder auch: „Zusätzliche Brisanz gewinnt der Fall (Antrag der Fluggesellschaft Emirates; d.Verf.) durch die in den letzten Wochen aufgeflamte Grundsatzdiskussion, ob sich Deutschland stärker gegen staatliche Investmentfonds und Unternehmen aus China, Russland und den Golfanrainern schützen sollte. Sowohl Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) als auch Finanzminister Peer Steinbrück (SPD) hatten davor gewarnt, dass deutsche Konzerne in die Einflussphäre ausländischer Regierungen geraten könnten" (SZ v. 27.07.2007, S.21). Hat sich etwa die Bahn in Amerika eingekauft, ohne dort mitreden zu wollen?

Wenn der Staat Geld braucht um die Bahn auszubauen, gibt es mehrere Möglichkeiten:

1. Man kann, wie im Gesetzentwurf vorgeschlagen, unter Missachtung des Grundgesetzes, die Infrastruktur für einen um zweistellige Milliarden heruntergerechneten Börsenerlös verkaufen und dann jährlich Milliarden vom Bund und zusätzlich von den Infrastrukturunternehmen zuschießen, auf jegliche Gewinnabführung verzichten, alle nach dem Grundgesetz zur Daseinsvorsorge erforderlichen Sozialleistungen extra bezahlen und schließlich eine dann wieder zum Tagespreis hochgerechnete „Entschädigung“ für den eigenen Besitz(!) zahlen bzw. ihn alternativ verschenken.

2. Man könnte aber auch Kredite aufnehmen. Die fälligen Zinsen samt Tilgung sind nicht billig, jedoch minimal und endlich im Vergleich zu den letztendlichen Gesamtkosten eines Börsenganges und dem Verlust der Infrastruktur. Nur so bliebe man Eigentümer mit uneingeschränkter Verfügungsgewalt entsprechend dem Grundgesetz.

Der Unterschied zwischen den völlig unkalkulierbaren letztendlichen Kosten eines Börsenganges und der exakt berechenbaren Kreditaufnahme ist so enorm, dass die

Verantwortlichen der Bahn offenbar mit gutem Grund noch nie eine solche Rechnung aufgemacht haben (s. Argumentation von Karl-Dieter Bodack).

Wozu also einen Börsengang bei all den Nachteilen, Gefahren und weltweit negativen Erfahrungen⁵? Es soll der Bahn AG unbenommen sein, an die Börse zu gehen. Wozu aber bräuchte sie dazu **die Infrastruktur, ohne die auch ihre Konkurrenz auskommen muss** und trotzdem in vieler Hinsicht einen besseren Service bietet? Doch nur um privaten Geldgebern eine **noch nie dagewesene Gewinnabschöpfung auf Kosten der Steuerzahler** zu eröffnen!

Da man Politikern nicht unterstellen kann, dass sie nicht lesen können, stellt sich die Frage, ob einige von Ihnen auch **verstanden haben oder verstehen wollen**, was sie gelesen haben?

Wenn Sören Bartol nunmehr eine Fassung ankündigt, die unsere Bedenken teilweise ausräumt, aber in der Öffentlichkeit unbekannt ist, müsste er die entsprechenden Änderungen nicht bloß als verbale Behauptung, sondern als neuen Gesetzestext im Wortlaut anführen. Seine Anmerkung, dass wir nicht am Ende, sondern erst am Anfang des Gesetzgebungsverfahrens stehen, ist tröstlich und müsste unter Abwägung der Vorgaben des Grundgesetzes, der Richtigstellung der Besitzverhältnisse, der nationalen Sicherheit und aller Vor- und Nachteile dazu führen, die **Privatisierung zu unterlassen** oder - notfalls - allein auf die Bahn AG zu beschränken und die **Infrastruktur** getrennt davon (de jure **und** de facto) **beim Bund zu belassen**.

⁵ Siehe „British Rail“, die Bahngesellschaft, die sich heute noch nicht von den Folgen der Privatisierung erholt hat und nunmehr riesige Summen in den Rückkauf bzw. die Wiederherstellung der Anlagen (soweit überhaupt möglich), investieren muß. SZ v. 26.07.2007