

Prof. Dr. Wolfgang Hesse
Hans Meerwein-Str.
35032 Marburg

1.8. 2007

Herrn MdB
Sören Bartol

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1

11011 Berlin.

z.K. an: SPD Marburg

Frankfurter Str. 47
35037 Marburg

Offener Brief an den Marburger Bundestagsabgeordneten Sören Bartol

Lieber Herr Bartol,

mit großem Interesse habe ich Ihre Stellungnahme auf die Postkartenaktion Marburger Bürger gegen die drohende Bahnprivatisierung gelesen und wende mich heute an Sie mit der dringenden Bitte, Ihre Position in dieser Angelegenheit noch einmal gründlich zu überdenken und bei künftigen Abstimmungen und Entscheidungen in dieser Sache Ihrem Wählerauftrag, dem Selbstverständnis als sozialdemokratischer Abgeordneter und den von Ihrer Partei vertretenen Grundwerten gerecht zu werden.

Auf die juristischen Einzelheiten des vorliegenden Gesetzentwurfs möchte ich hier nicht eingehen, sondern füge als Anhang eine Stellungnahme des Münchner Verkehrsexperten Karl Klühspies an, der sich intensiv mit diesen Fragen auseinandergesetzt und bereits im letzten Jahr eine diesbezügliche Petition angestrengt hat. Ich möchte Sie zusammenfassend mit den folgenden Tatsachen konfrontieren:

- Die Bundesregierung beabsichtigt, mit der Deutschen Bahn und ihrer Infrastruktur Vermögenswerte von geschätzten 150 – 200 Mrd. Euro zu 50 % für ca. 8 – 10 Mrd. zu verkaufen, d.h. zum 8 - 12-fachen unter Wert.
- Die Bundesregierung versucht, das deutsche Volk durch juristische Feinheiten von der Tatsache abzulenken, dass sie vorhat, ihr Eigentum an der Bahn-Infrastruktur de facto der DB AG und damit künftigen privaten Investoren zu übereignen (vgl. dazu die unten kommentierten Bilanzierungs- und Rückfallklauseln).
- Die Bundesregierung hat es versäumt, echte Alternativen für die Zukunft der Deutschen Bahn zu untersuchen. Das belegt schon allein der Titel der vorbereitenden Gutachten "*Privatisierung mit oder ohne Netz (PRIMON)*", der die wichtige Alternative "*Keine Privatisierung*" von vornherein außen vorgelassen hat.
- Die Bundesregierung hat es zugelassen, dass die Führung der DB AG in den vergangenen Jahren durch risikobehaftete Transaktionen und Zukäufe das Unternehmen erneut hoch

verschuldet und in eine labile wirtschaftliche Position gebracht hat, statt sich um ihren ureigenen Auftrag – die Abwicklung und ständige Verbesserung des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs in Deutschland zu kümmern.

- Die Bundesregierung hat es durch ihre fehlgeleitete Verkehrs- (und insb. Bahn-) politik möglich gemacht, dass die DB AG durch eine ebenso überflüssige wie schädliche Privatisierungsdebatte von ihrer dringend notwendigen inhaltlichen und konzeptionellen Erneuerung (Stichworte: Deutschland-Takt, Flächenbahn, "mehr Verkehr auf die Schiene" – *aber ernst gemeint!*) abgelenkt wird, Bahnverkehr weiter zurückgefahren wird (Stichworte: InterRegio-Sterben, weniger Regionalisierungsmittel), die Verkehrsanteile der Bahn immer weiter sinken und dass sich diese fatale Entwicklung nach einer evtl. Privatisierung noch erheblich verstärken wird – da ja dann auch noch die finanziellen Bedürfnisse der privaten Eigentümer nach dem "*shareholder value*"-Prinzip bedient werden müssen.

Zu Ihren Thesen möchte ich kurz entgegnen (für Einzelheiten verweise ich auf die anhängende ausführliche Stellungnahme):

- Der vorliegende Gesetzentwurf ist offensichtlich verfassungsrechtlich bedenklich.

- Dass die DB AG etwas "bilanzieren" können soll, was ihr nicht gehört, ist absurd. Dann könnte jeder Mieter ab morgen seine gemietete Wohnung "bilanzieren", d.h. z.B. steuerrechtlich als sein Eigentum ausgeben.

- Das Netz wird nach 15 Jahren höchstwahrscheinlich an die Investoren fallen. Die sog. "Endschaftsregelung" (Rückfallklausel) macht dem Bund die evtl. Rücknahme de facto unmöglich und wird aller Voraussicht nach zu einer Vollprivatisierung der DB AG führen (vgl. dazu die anhängende Stellungnahme und viele gleich lautende Kommentare und Expertisen in der Presse und den Medien).

- Die Qualität des Netzes ist bereits jetzt durch die Bilanzschönungs-Politik der Bahnführung, verzögerte Sanierungsarbeiten, Rückbauten und Stilllegungen beeinträchtigt und wird mit Sicherheit von privaten Investoren noch viel stärker vernachlässigt werden, wie die Beispiele aus Großbritannien, Argentinien und Neuseeland zeigen.

- Die Beschäftigten werden ihr blaues Wunder erleben, wenn sie 2010 für weniger Geld mehr arbeiten dürfen (s. aktuelles Beispiel bei der Telekom), so weit sie dann überhaupt noch beschäftigt sein werden, denn ein weiterer Personalabbau wird ja selbst in den Gutachten schon vorausgesetzt.

- Wieso sollte der Wettbewerb gewährleistet sein, wenn die Stellung des Monopolisten eindeutig gestärkt wird? Wie verträgt sich das mit der wirtschaftlichen Eigentums-Übertragung und der Bilanzierungs-Regelung?

Zum Schluss frage ich Sie, wie Sie es mit Ihrem Grundverständnis als mündiger Staatsbürger, als Abgeordneter einer allen Bürgerschichten verpflichteten und in einer langen sozialen Tradition stehenden Partei, als Mitglied des für Verkehrsfragen zuständigen und dabei zu besonderer Sorgfalt angehaltenen Ausschusses und schließlich einfach mit ihrem persönlichen Gewissen vereinbaren können, einem Gesetzentwurf zuzustimmen, den jeder Privatmann, wenn er ihm als Vertragsentwurf vorgelegt würde, sofort als Knebelungs-, Selbstunterwerfungs- und wirtschaftlichen Selbstaufgabe-Vertrag erkennen würde?

Sie schreiben: "Wir stehen erst am Anfang ..." Ja, hoffentlich! Ich appelliere an Sie – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadebatte – nutzen Sie die verbleibende Zeit,

um sich selbst, mir und allen unseren Mitbürgern dieses Gesetz und seine Folgen – eine weitere Drehung der Abwärtsspirale für den deutschen Bahnverkehr – zu verhindern und endlich eine neue, umwelt- und klimaverträgliche Verkehrspolitik einzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

(Wolfgang Hesse)