

Ihr Reiseplan Höchste Eisenbahn Stoppt die Börsenbahn

Wir sind immer für Sie da
www.deinebahn.de
oder telefonisch 069 / 90 02 81 40

Gültig ab November 2007

Valid from November 2007



Stoppt das Gesetz zur Bahnprivatisierung!
Die Bahn ist öffentliches Gut!

2012 Politik der Verkehrswende
Ölpreisanstieg auf 190 US-Dollar je Barrel. Beschleunigung des Klimawandels. Umdenken in der Verkehrspolitik.
Deutliche Verminderung des Kfz- und Luftverkehrs. EU-weite Pkw- und Lkw-Maut verlagert Transporte auf die Schiene.
Europaweiter Verbund „United Railways of Europe“ bietet erstmals europaweit koordinierten Bahnverkehr an.

2020 Zehnjahresbilanz „Bahn für Alle“
Ausbau des Schienennetzes von 34 000 km im Jahr 2005 auf 52 000 km im Jahr 2017. Die Zahl der Fahrgäste hat sich verdoppelt. Die Verkehrsleistungen erhöhten sich um zwei Drittel gegenüber 2008.
Die Bahn fährt mit „schwarzer Null“. 26 Millionen Menschen besitzen die BahnCard 50. Angesichts der Ölpreisexlosion feiert die Politik die Bahnstrukturreform von 2009 als weitsichtig.

Protestieren auch Sie gegen den Ausverkauf!

- **Machen Sie Druck:** Wie steht Ihre Abgeordnete, Ihr Abgeordneter zum geplanten Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG? Auf der Internetseite www.DeineBahn.de können Sie ein Protestschreiben per Mausklick direkt an Ihre Abgeordnete oder Ihren Abgeordneten schicken.
- **Geben Sie dieses Faltblatt weiter:** an Familie, Freunde und Bekannte. Bestellen Sie diesen »Reiseplan Bahn für Alle« im Internet oder mit dem Formular in diesem Faltblatt.
- **Film zur Bahnprivatisierung:** Besuchen Sie Vorstellungen des Films »Bahn unterm Hammer«! Fordern Sie Kinos in Ihrer Nähe auf, diesen Film zu zeigen! Bestellen Sie die DVD des Films und zeigen Sie ihn in Ihrem Bekanntenkreis.
- **Die Zeit drängt!** Nach den Landtagswahlen Anfang 2008 droht, dass die entscheidende 2. und 3. Lesung des Bahnprivatisierungsgesetzes kurzfristig im Bundestag angesetzt wird.

DeineBahn.de Bündnis
Bahn für Alle

Impressum:
Text: Chris Methmann, Winfried Wolf
Layout: Karsten Peters, Bernhard Kriemer

Sommer und Herbst 2007 Bundesregierung und Parlament
Die Bundesregierung beschließt den Entwurf des Bahnprivatisierungsgesetzes (Juli).
Die Bundesländer lehnen den Gesetzentwurf ab und präsentieren ein Gutachten, das denselben als nicht verfassungskonform bezeichnet (September).
Die Fraktionen von CDU/CSU und SPD übernehmen den 105seitigen Gesetzentwurf der Bundesregierung ohne jegliche Änderung (bei 30 Gegenstimmen in der CDU/CSU und keinen Gegenstimmen bei der SPD). Beide Fraktionen bringen ihn als ihren Gesetzentwurf zur ersten Lesung in den Bundestag ein (September).

Sommer und Herbst 2007 SPD
Elf SPD-Landesverbände sprechen sich gegen das Bahnprivatisierungsgesetz aus.
SPD-Fraktionschef Struck scheidet mit dem Plan, das Gesetz vor dem SPD-Parteitag im Parlament abzustimmen.
Auf dem SPD-Parteitag (26.-28.10.) zeichnet sich beim Thema Bahnprivatisierung eine Mehrheit gegen jede Bahnprivatisierung ab. Parteichef Kurt Beck erzwingt den Abbruch der Debatte. Laut Parteitagsbeschluss sollen „nur“ 25,1 Prozent des Bundeseigentums an der DB AG ausschließlich in Form von Vorzugsaktien ohne Stimmrecht verkauft werden. Wenn der Koalitionspartner dem nicht zustimmt, muss ein SPD-Parteitag das Thema erneut diskutieren.

Frühjahr 2008 Historische Entscheidung
Börsenbahn ins Abseits 2008-2023
Investoren (u.a. Gazprom) verlangen Maxi-Rendite
Weitere 9 000 km Schiene werden abgebaut.
Viele Regionen von der Schiene abgehängt.
Steigende Steuergelder für den Schienenverkehr
2026 fällt das Infrastruktureigentum der DB AG zu.

Bahn für Alle
2008 Parlamentarische Denkpause (Moratorium)
Der Bundestag verschiebt die Entscheidung auf 2010.
Das neue Gutachten „Bessere Bahn - Status quo Plus“ wird erstellt: Ein optimiertes Bahnmodell in öffentlichem Eigentum orientiert an den schweizerischen SBB und an erfolgreichen deutschen regionalen Bahnen.

2010 Bahnstrukturreform – Modell Bürgerbahn
Der Bundestag lehnt den Verkauf der DB AG ab und beschließt eine Strukturreform. Schwerpunkte: (1) Bund, Länder, Fahrgastverbände und Gewerkschaften kontrollieren die Bahn nach der Vorgabe „Mehr Verkehr auf die

Die Aufspaltungen erhöhen die Kosten. Es gibt gewaltige Synergieverluste. So müssen Nah-, Fern- und Güterverkehr erstmals eigene, nicht kompatible Parks mit Triebfahrzeugen vorhalten.

2000 Hartmut Mehdorn wird Bahnchef
Der langjährige Top-Manager des Daimler-Konzerns und des Flugzeugherstellers Airbus wird Bahnchef. Laut „Focus“ mit dreifach höheren Bezügen: 3 Millionen DM jährlich. Bezüge 2006: 3,18 Millionen Euro.

2000/2001 Abschaffung des InterRegio
Der 1988 eingeführte IR entwickelt sich bis 1996 zur erfolgreichsten Zuggattung des Fernverkehrs. Er hat mehr Fahrgäste als der ICE. Mit der Abschaffung des IR werden Regionen wie die Ostseeküste, Ostfriesland und Oberschwaben weitgehend vom Schienenfernverkehr abgehängt.

2002/2003 Neues Bahnpreissystem
Das neue Bahnpreissystem PEP verlangt: Wer preiswert reisen will, muss früh und „zuggenau“ buchen. Die BahnCard 50 wird abgeschafft. Es kommt zu den größten Einbrüchen im Fernverkehr seit Kriegsende. Die Reform scheitert. Zurück bleiben Stückwerk und Tarifwirrarr. Die BahnCard 50 wird im Mai 2003 wieder eingeführt. Statt 140 kostet sie jetzt 200 Euro.

2006 Projekt Börsengang der Bahn
Anfang 2006 wird dem Bundestag das PRIMON-Gutachten mit fünf Varianten zur Bahnprivatisierung vorgelegt. Die Möglichkeit, die Bahn in öffentlicher Hand zu verbessern, wird nicht untersucht.
Das Aktionsbündnis Bahn für Alle wird gegründet.
Bilanz Bahnreform 1994-2006: Kappung des Schienennetzes um 5600 km. Verschuldung der DB AG erreicht Ende 2006 20 Milliarden Euro. Stagnation im Personenfernverkehr, keine Anteilsgewinne im Güterverkehr. Die Fortschritte im Nahverkehr resultieren vor allem daraus, dass er zu zwei Dritteln mit Bundesmitteln finanziert wird. Der Abbau von 200 000 Arbeitsplätzen bei Bahn und Bahnindustrie ist mit großen Verlusten beim Service, mit hohen volkswirtschaftlichen Kosten und mit massiven Nachteilen für die Beschäftigten verbunden.

Frühjahr bis Herbst 2007 Kritik an Bahnprivatisierung wächst
Das Bündnis Bahn für Alle erweitert sich u.a. um ver.di, IG Metall und Jungsozialisten.
Premiere des Films „Bahn unterm Hammer“ (März).

1835 „Ludwigsbahn“ Nürnberg – Fürth
Erste öffentliche Dampfisenbahn in Deutschland. Schneller Aufbau des Eisenbahnnetzes mit überwiegend privaten Eisenbahnen. Netzlänge 1855: 8 300 km; 1873: 26 000 km.

1871 bis 1878 Gründerboom und Gründerkrach
1873 Bankrott vieler privater Eisenbahngesellschaften. Die öffentlichen Eigentumsformen setzen sich durch.

1920 Gründung der Deutschen Reichsbahn
1905 Länge des Netzes 56 000 km (heute: 34 000 km).
1925 bis 1929: Bisher höchste Transportleistungen der deutschen Bahnen. Gewinne der Reichsbahn werden zur Bezahlung der Reparationen eingesetzt.
1933 bis 1945: Reichsbahn ist Teil der NS-Kriegspolitik und Transporteur für den Holocaust.

1949 bis 1990 geteilte Eisenbahn
DDR: Umfangreiche Lieferungen von Schienen an die UdSSR als Kriegsentschädigung. Reichsbahn-Netz 1990 in sehr schlechtem Zustand. Netzlänge 1949: 14 270 km, 1990: 14 000 km.
BRD: Massiver Bau von Fernstraßen zu Lasten des Schienennetzes. Die Bundesbahn schreibt ab 1960 deutliche Verluste. Netzlänge der Bundesbahn 1950: 30 500 km; 1990: 26 900 km. Netzlänge der Autobahnen 1950: 2 100 km, 1990: 9 000 km.

1990 Bundesbahn und Reichsbahn im Verbund
Bundesbahn und Reichsbahn bleiben bis 1994 getrennt.
1991: Heinz Dürr wird neuer Bundesbahnchef. Dürr war zuvor Vorstandsmitglied von Daimler-Benz. Er ist bis heute Eigentümer des Autozulieferers Dürr AG.

1994 Gründung der Deutschen Bahn AG
Januar 1994: Gründung der Deutschen Bahn AG als Zusammenschluss von Bundesbahn und Reichsbahn. Die DB AG befindet sich zu 100 Prozent im Besitz des Bundes. Sie startet schuldenfrei.

1999 Aufspaltung der DB AG
Unter dem Dach der Holding DB AG werden fünf Aktiengesellschaften gebildet: AG Netz (Trassen), AG Station & Service (Bahnhöfe), Reise & Touristik (heute AG Fernverkehr), DB Regio (Nahverkehr) und DB Cargo (Güterverkehr). DB Cargo wird dann zu Railion und mit der Bahntochter Schenker Teil des Bereichs Transport und Logistik, in dem heute das Lkw- und internationale Logistik-Geschäft dominiert.

Informieren!

Ich bestelle folgende Materialien:
 ___ Ex. dieses Faltblattes „Ihr Reiseplan“ (15 Stück: 1 €, 500 Stück: 25 €, zzgl. Versand)
 ___ Ex. „In den letzten Zügen“ von Winfried Wolf (Taschenbuch 96 Seiten, 6,50 € zzgl. Versand)
 ___ Ex. des Films „Bahn unterm Hammer“ von Leslie Franke und Herdolor Lorenz (DVD 75 Min., 15 € zzgl. Versand)

Infos zum Film:
www.bahn-unterm-hammer.de

Bahn unterm Hammer
Unternehmen Zukunft oder Crash-Fahrt auf den Prellbock?

Name: _____
 Straße: _____
 PLZ/Ort: _____
 Telefon: _____
 Fax: _____
 E-Mail: _____

Bahn für Alle
 c/o Attac Deutschland
 Münchener Straße 48
 60329 Frankfurt am Main

Abschnitt an der Linie abtrennen, ausfüllen und in einen Fensterumschlag stecken. Oder beide Seiten faxen an 069/900-281-99.

absender

Der Megaraubzug per Bahnprivatisierungsgesetz

Ausverkauf zum Spottpreis: Im September 2007 gab es im Bundestag die erste Lesung des Gesetzentwurfs von CDU/CSU und SPD zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Dieser Entwurf sieht vor, dass bis zu 49 Prozent der Bahn an private Investoren verkauft werden. Gleise und Bahnhöfe sollen zwar formal in öffentlichem Eigentum bleiben – doch ohne dass der Bund weiterhin darüber bestimmen darf. Denn faktisch tritt er für die nächsten 18 Jahre alle Rechte an die teilprivatisierte DB AG ab. Diese darf dann - in einer rechtlich bisher einmaligen Konstruktion - die "Infrastruktur betreiben und bilanzieren", d.h. sie verfügt über die Gleise und Bahnhöfe. Wenn der Bund nach 18 Jahren die Kontrolle über Gleise und Bahnhöfe wieder erlangen möchte, muss er einen sehr hohen Milliarden-Euro-Betrag zahlen. Damit nicht genug: Nach der Teilprivatisierung zahlt der Bund weiterhin jährlich rund zwölf Milliarden Euro für das System Schiene (Erhaltung, Neubau, Nahverkehrsfinanzierung, Beamtenausgleichszahlungen). Diese Gelder werden die Renditen privater Investoren absichern. Der einzige Vorteil des Bundes wäre der einmalige Betrag in einstelliger Milliardenhöhe beim Anteilsverkauf. Dagegen stehen mehr als 200 Milliarden Euro Zahlungen in den nächsten 18 Jahren und die Aufgabe aller Gestaltungsmöglichkeiten. Die SPD forderte auf ihrem Hamburger Parteitag Ende Oktober 2007, dass die erste Tranche der Teilprivatisierung mit 25,1 Prozent nur in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktion ("Volksaktien") erfolgt. Das Bündnis Bahn für Alle kritisiert auch das Volksaktienbahn-Modell als einen entscheidenden Schritt in die Bahnprivatisierung.



Unser Service: Argumente gegen den Verkauf

€ 2010
2004 bis 2007 sind die Fahrkartenpreise im Bahnverkehr weit stärker als die Inflation gestiegen. Eine privatisierte Eisenbahn setzt wegen des Ziels der hohen Renditen diesen Trend fort.

Seit 1994 wurden 5600 km des Schienennetzes stillgelegt. Mit der Privatisierung werden mindestens weitere 5000 km gekappt. Eine Börsenbahn betreibt im Fernverkehr nur die rentablen Strecken. Im Nahverkehr bewirken die beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel die fortgesetzte Ausdünnung.

Der Netzzustand hat sich laut Bundesrechnungshof (2007) massiv verschlechtert, die Zahl der Langsamfahrstellen und der Verspätungen deutlich erhöht. Die zu geringen Investitionen führen dazu, dass die zukünftigen Kosten dramatisch ansteigen. Oder es kommt zu neuen Streckenstilllegungen. Kurzfristig allerdings steigen Gewinne und Dividenden.

2001 wurde die Zuggattung InterRegio abgeschafft. Derzeit wird die Gattung IC/EC fortgesetzt ausgedünnt. Folge 1: Strukturell bedingte Preiserhöhungen – die Fahrgäste müssen dort, wo es ihn gibt, den teureren ICE wählen. Folge 2: Immer mehr Regionen und Städte werden vom Fernverkehr abgehängt.

Seit 1994 wurde die Zahl der Bahnarbeitsplätze mehr als halbiert (von 380 000 auf 180 000). Mit der Privatisierung sind weitere Zehntausende Arbeitsplätze bedroht. Beschäftigte und Fahrgäste zahlen drauf: Mehr Stress. Weniger Service. Gefährdete Sicherheitsstandards.

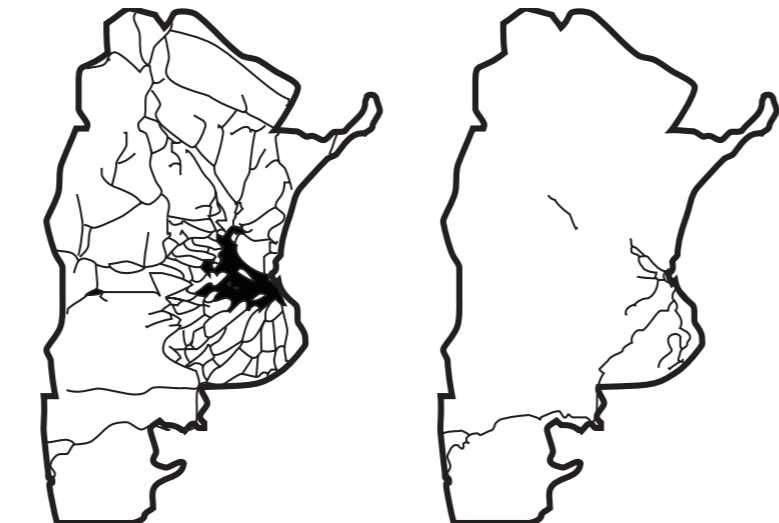
Das bestehende Preissystem ist inkonsequent und unübersichtlich. Eine Börsenbahn steigert die Situation zum Chaos: Mit der wachsenden Zahl der Anbieter kommt es bei Tarifen und Fahrplan zu einem Flickenteppich. Bahnfahren wird unattraktiv. Die britischen Fahrgäste wissen ein Lied davon zu singen.

Weil die privatisierte DB AG das Netz als Monopolist weiter verwaltet, wird sie andere Eisenbahnunternehmen verstärkt diskriminieren.

Da steht man in der Pampa

Per Anhalter durch Argentinien

Keine Alternative mehr zur Straße: Nach der Privatisierung der argentinischen Bahn wurde nahezu das gesamte Streckennetz stillgelegt. Daher jetzt neu im Angebot: Mit dem Autobus durch die Pampa. Schaukeln Sie mit uns durch das entgleiste Patagonien! Und für den schmalen Geldbeutel: Einfach Daumen hoch und los geht's!



Bahnstrecken in Argentinien: links vor der Privatisierung 1989, rechts 2001 nach dem Verkauf der ehemals staatlichen argentinischen Eisenbahnlinien

Crash-Kurs

Horrortrip Großbritannien Noch schlechtere Bahn zum höheren Preis



England nach der Privatisierung: Die Bahnreise garantiert unvergesslichen Nervenkitzel. Züge sind ständig verspätet. Es fehlt ein einheitliches Fahrkartensystem. Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt und manchmal falsch. Die Tickets werden immer teurer. Und immer wieder kommt es zu tragischen Unfällen mit Toten und Verletzten. Die britische Aufsichtsbehörde entzog dem Betreiber Connex / Veolia – hierzulande der wichtigste Wettbewerber der DB AG – auf einigen Strecken die Lizenz. Begründung: Massive Qualitätsmängel. Die privatisierte Infrastrukturgesellschaft Railtrack ging 2001 pleite und wurde wieder verstaatlicht. Die staatlichen Zuschüsse für die Schiene haben sich seit der Privatisierung mehr als verdoppelt. Unsere Empfehlung: Reisen Sie mit dem Zug durch Großbritannien und erleben Sie selbst, wohin der Ausverkauf öffentlicher Bahnen führt.

Grüezi mitanand

Vorbild Schweiz:

Moderne Bahn in öffentlichem Eigentum

Eine moderne Bahn in öffentlichem Eigentum kann pünktlich, sicher, bürgernah und überall unterwegs sein – zu einem vernünftigen Preis.

In der Schweiz gehören die Bahnen dem Bund und den Kantonen. Damit haben die Eidgenossen die volle Kontrolle über ihre Bahn. Das zahlt sich aus. In der Schweiz fährt ein Mensch im Jahr zweieinhalb Mal so viel Kilometer mit der Bahn wie hierzulande. Dabei ist Deutschland neun Mal größer als die Schweiz. Die Bahnen kommen mit dem niedrigsten öffentlichen Zuschuss



Die Voraussetzung für eine solche Bahn für alle ist eine Deutsche Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum.

Stoppt die Privatisierung der Bahn!

Ihr Reiseplan zeigt: Eine Privatisierung der Bahn ist nicht Teil der Lösung, sondern Teil des Problems. Aber: Wo sich Widerstand regt, sind Erfolge möglich. Eine repräsentative Umfrage von Forsa vom Juli 2007 ergab: Zwei Drittel der Bevölkerung wollen eine Bahn in öffentlichem Eigentum. Diese schweigende Mehrheit, muss aktiv werden. Fahrgäste und Bahnbeschäftigte, die seit Jahren die Zerstörung der Bahn konkret erleben. Menschen, die eine Verantwortung gegenüber der Umwelt und dem Klima empfinden. Unternehmer, die ihre Güter mit der Bahn transportieren wollen. Alle, die den Ausverkauf des gewaltigen gesellschaftlichen Vermögens ablehnen. Das Bündnis Bahn für Alle startete Anfang 2006 bescheiden. 2007 gab es eine sprunghafte Entwicklung mit neuen Bündnispartnern wie den Gewerkschaften ver.di und IG Metall und Verbänden wie den Jungsozialisten, der Grünen Jugend und der sozialistischen Jugend solid. Der DGB lehnte in einer Stellungnahme jede Art Bahnprivatisierung ab. Andere Verbände wie die Bundeszentrale für Verbraucherschutz, Campact, der VCD (auf Bundesebene) und die GDL lehnen das konkret vorliegende Bahnprivatisierungsgesetz ab.



Kanzlerin Merkel, Verkehrsminister Tiefensee und DB-Chef Mehdorn verspielen die Zukunft der Bahn und 183 Milliarden Euro Bahnvermögen: Aktion von Bahn für Alle zur Kabinettsentscheidung über die Bahnprivatisierung am 24. Juli 2007 in Berlin.

Mitmachen!

Der Ausverkauf der Bahn kann verhindert werden, eine bessere Bahn in öffentlicher Hand ist möglich: Bitte unterstützen auch Sie unsere Kampagne! Sie können dazu weitere Faltblätter »Ihr Reiseplan« bestellen und in Ihrem Freundes- und Bekanntenkreis verteilen. Eine Bestellmöglichkeit finden Sie umseitig. Oder Sie können sich unter www.DeineBahn.de an Protestaktionen wie »Briefe an den Bundestag« beteiligen.

Ich bin an weiteren Informationen über die Bahnkampagne interessiert (bitte E-Mailadresse angeben).

Unterstützen!

Wir benötigen dringend finanzielle Unterstützung, um weiterhin mobilisieren und Informationsmaterialien anbieten zu können.

Ich möchte die Kampagne Bahn für Alle finanziell unterstützen.
 einmalig mit _____ €
 monatlich bis zum Ende der Kampagne bzw. bis auf Widerruf mit _____ €
 Ich bitte um eine Spendenbescheinigung (Adresse umseitig).
 Ich bin damit einverstanden, dass Attac für das Bündnis Bahn für Alle den Betrag von meinem Konto einzieht:

KontoinhaberIn: _____

Kontonummer: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

BLZ, Bank: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Ort, Datum, Unterschrift: _____

Spenden per Überweisung:

Attac Trägerverein e.V.
GLS Bank, BLZ 430 609 67,
Kontonummer: 600 772 61 02
Verwendungszweck: »Bahn für Alle«

Dieses Konto ist speziell für die Kampagne eingerichtet; alle Einnahmen kommen der Kampagne zugute. Die Spenden sind steuerlich absetzbar.

Online spenden: www.DeineBahn.de/spende

Kontakt Bahn für Alle:

Adresse siehe Rückseite, Telefon 069 / 900 281 40,
Fax 069 / 900 281 99, E-Mail: kontakt@DeineBahn.de