

In den Hinweisen von heute haben wir schon auf einen Beitrag in stern.de samt einem Video-Statement von Andrea Nahles hingewiesen. Siehe hier [„Bahnbeschluss ist ‘Schlag ins Gesicht’“](#) Schauen Sie sich das dort enthaltene Video von Reuters an. Dann können Sie staunend miterleben, wie die Stellv. SPD-Vorsitzende und Vertreterin der angeblichen Linken in der SPD, Andrea Nahles, mit den Tatsachen umgeht. Das Fernsehstatement wurde nach der Sitzung der Führungsgremien der SPD vom 14.4.2008 aufgenommen. Damit Sie nicht auf die Vergänglichkeit eines Videos im Internet angewiesen sind, haben wir die Äußerungen von Andrea Nahles in schriftliche Form umgesetzt. Albrecht Müller.

Hier ihre Äußerung:

Ja, wir haben gestern einen einvernehmlichen Vorschlag gemacht, der vorsieht, dass es Geld für die Bahn gibt, aber ohne Einfluss der Aktionäre. Es sind wirklich nicht 25% sondern 24,9%. Das ist ein kleiner Unterschied (lacht), weil das nämlich bedeutet, dass die Aktionäre kaum Einfluss auf die Unternehmensentscheidungen haben.

Andrea Nahles tut hier zum ersten so, als bedürfe es der Privatisierung beziehungsweise der Teilprivatisierung, damit es „für die Bahn Geld gibt“. Das ist schlicht und einfach falsch. Die Bahn hat viele Möglichkeiten, günstiger an Geld zu kommen. Außerdem zahlt der Bund ein Vielfaches der Einnahmen durch den Börsengang aus Steuermitteln.

Zum zweiten ist es schlicht gelogen, wenn Nahles behauptet, es gebe Geld ohne Einfluss der Aktionäre. Auch ihre abgeschwächte Formulierung - „kaum Einfluss auf die Unternehmensentscheidungen“ - ist schlicht und einfach falsch.

Wie es wirklich ist, haben wir zum Beispiel [hier](#) in einem Tagebucheintrag vom 14.4. 2008 mit dem Titel „Es gibt auch keinen Grund, 24,9% der Bahn zu verscherbeln“ beschrieben.

Auch andere Experten bestätigen diese Lebenserfahrung und glauben im übrigen, - wie wir - nicht daran, dass es bei den 24,9% bleibt. So meint der Bahnexperte Holzhey, dass die Privatisierung schleichweise vollzogen werde: “Bei der nächsten Konjunkturdelle im Bundeshaushalt bekommen die Investoren 49,9 Prozent und dann mittelfristig die Mehrheit eingeräumt.” Sperrminoritäten böten am Ende keinen Schutz. “Das ist die alte, naive Staatsdenke von Leuten, die die Mechanismen des Kapitalmarktes nicht kennen”, sagt Holzhey.

Ich glaube nicht an Naivität. Das Ganze ist ein unglaublicher Betrug an den Wünschen der Mehrheit der Menschen und insbesondere der Sozialdemokraten.

Dazu der Film zum SPD-Parteitag in Hamburg. Der Film [„Kurt Becks Versprechen - und dann das Holdingmodell?“](#) zeigt, wie es zum Beschluss gegen Bahnprivatisierung beim SPD-Bundesparteitag am 27. Oktober 2007 in Hamburg kam.

Der aktuelle Kompromiss der SPD erfüllt keine der aufgestellten Forderungen. Also wäre eigentlich ein Sonderparteitag fällig.

Was zur Zeit in der Öffentlichkeit in diesem Zusammenhang nicht diskutiert, zu Unrecht noch nicht einmal gesehen wird, ist die Aussage unserer Überschrift über einem Kapitel des kritischen Jahrbuchs (Seite 163 ff.): „Viele Privatisierungen versteht man nur, wenn man fragt: Wer verdient daran.“ Siehe dazu auch [„Politische Korruption sieht anders aus“](#) und im Kritischen Jahrbuch die Seiten 35 ff..

Was man bei aller Kritik an den Sozialdemokraten leicht vergisst: **Die CDU/CSU ist vermutlich mindestens so sehr im Interessengeflecht verfilzt wie die SPD.** Dieses muss so stark sein, dass zum Beispiel die Einsichten ihres Bundestagsabgeordneten und Verkehrsexperten Königshofen vom September letzten Jahres heute keine Rolle mehr spielen. Seine mutige Rede im Deutschen Bundestag, in der er klarmachte, wie sinnlos, es ist, das öffentliche Vermögen der Bahn zu verschleudern, ist nach wie vor aktuell, und es ist Wert, sie nachzulesen. Deshalb weisen wir wiederholt darauf hin. Sie finden sie auf Seite 171 ff. des Kritischen Jahrbuchs und [hier](#)

Dann noch der Hinweis auf einen neuen [Vorstoß von Peter Conradi. \[PDF - 60 KB\]](#)

Und zum Schluss noch eine Vermutung, warum es für Investoren interessant ist, 24,9% der Bahn zu besitzen. Sie gewinnen damit, auch wenn dies förmlich keine Mehrheit ist, Einfluss auf die Auftragsvergabe der Bahn. Sie können sich und ihren Untergesellschaften dann leichter Aufträge zuschustern. So ist es in London bei der Teilprivatisierung der Betreibergesellschaften der U-Bahn passiert. Bei der privaten Betreibergesellschaft Metronet haben sich die privaten Eigentümer durch überteuerte Aufträge an sich selbst beziehungsweise ihre Untergesellschaften bedient, siehe [hier](#)