

Informieren!

Ich bestelle folgende Materialien:

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



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

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

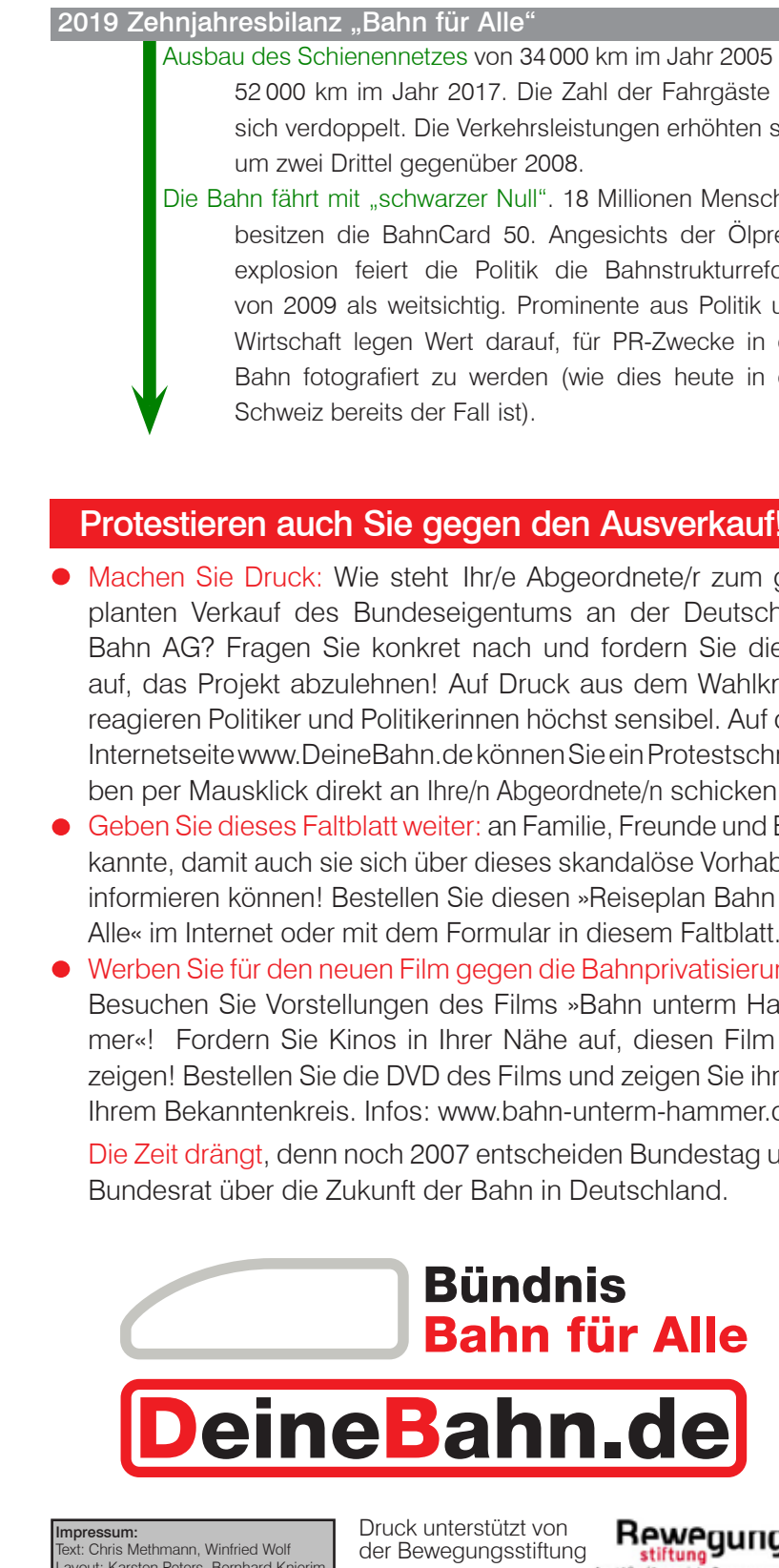
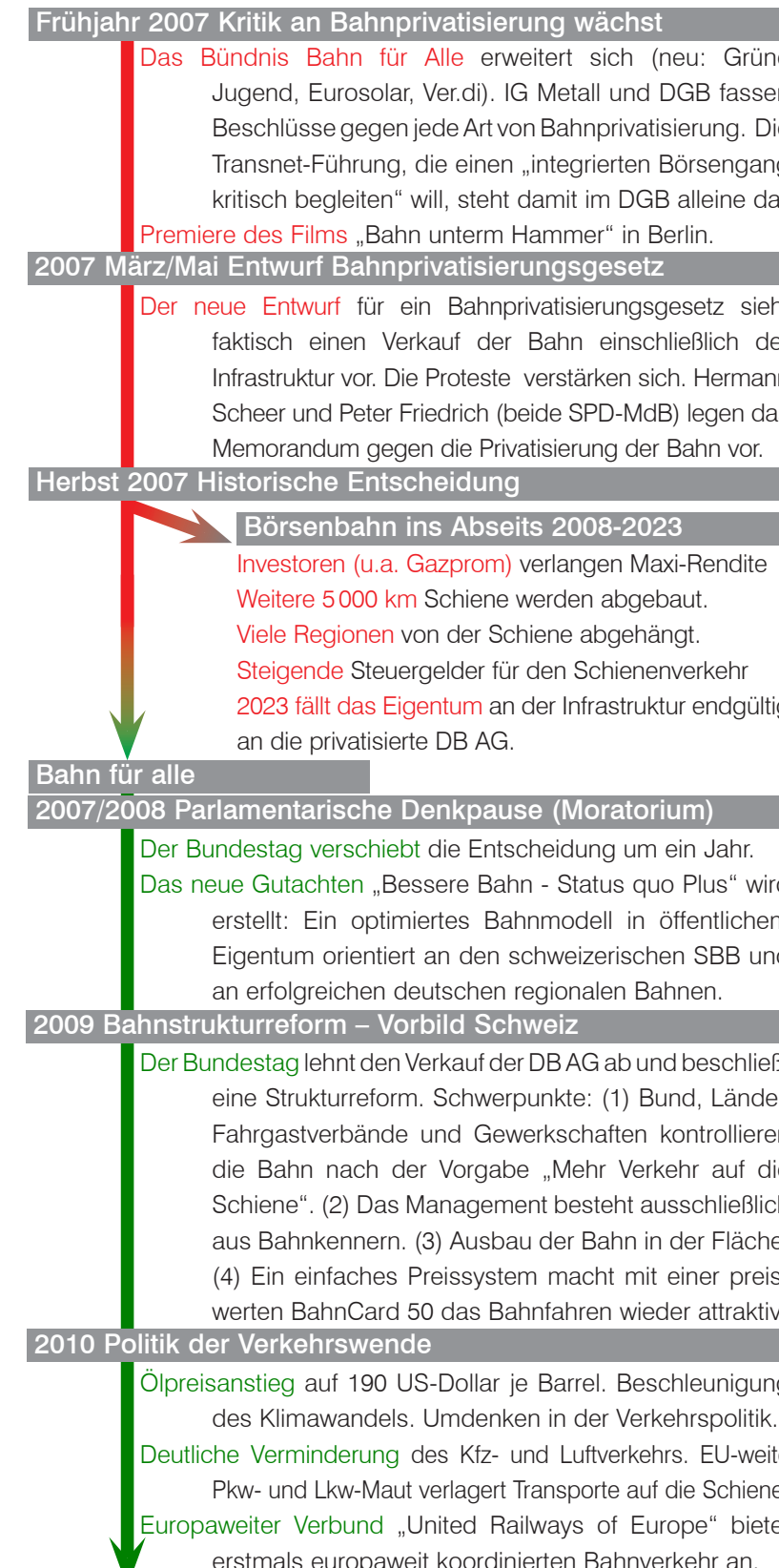
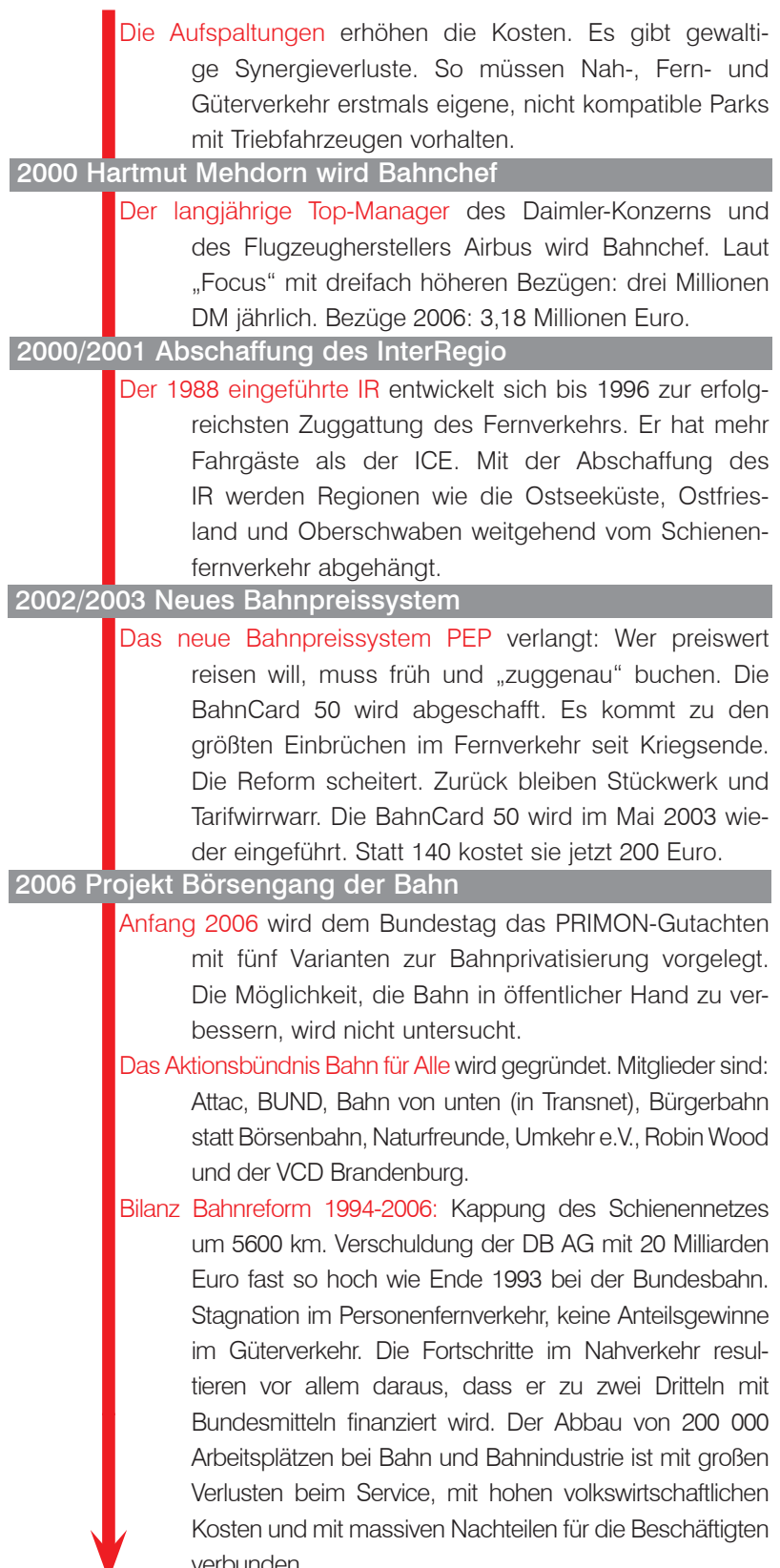
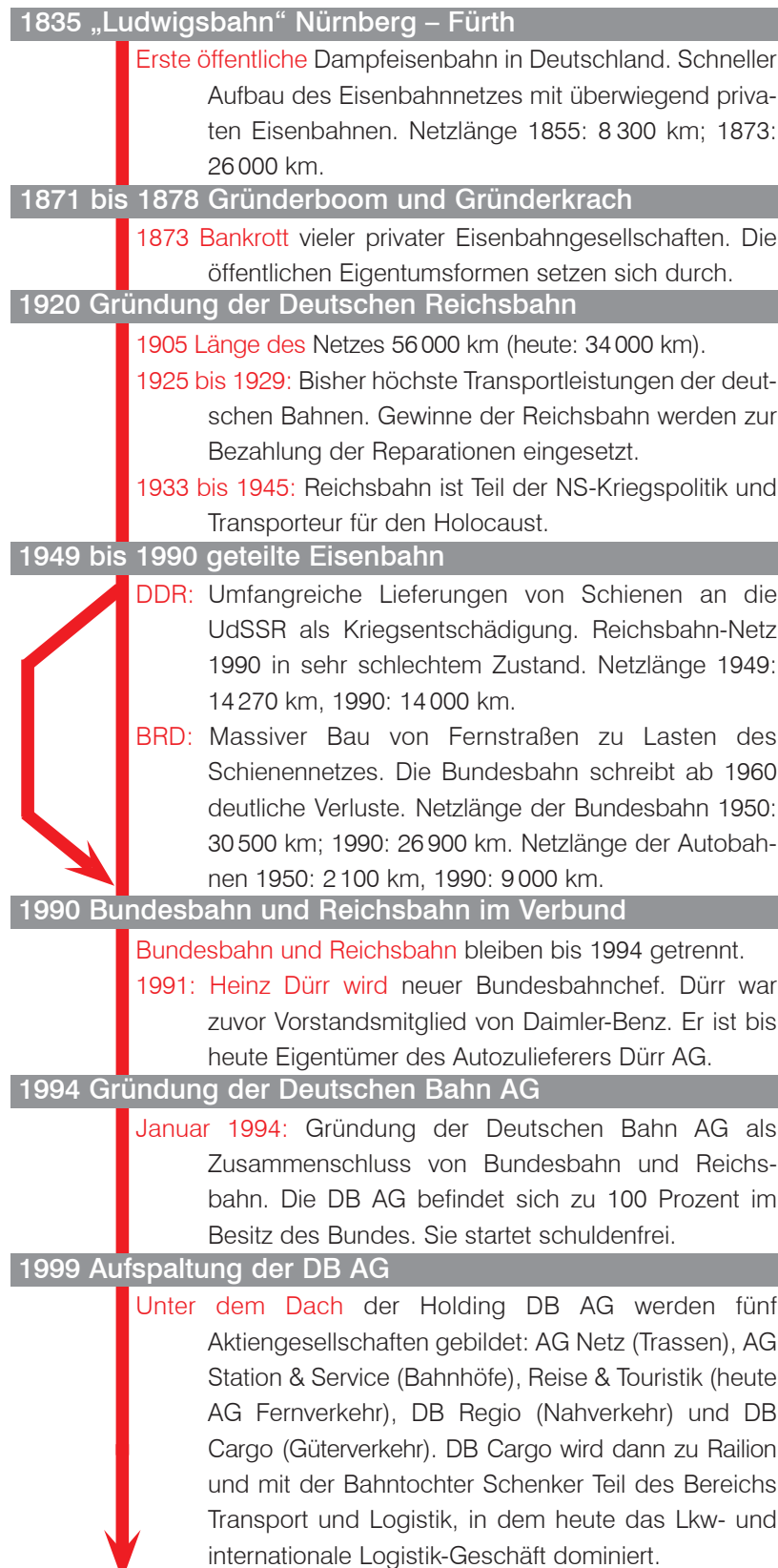
Name: _____
Straße: _____
PLZ/Ort: _____
Telefon: _____
Fax: _____
E-Mail: _____

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

Absender

Fly 0704-1

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



Bündnis Bahn für Alle

Ihr Reiseplan Höchste Eisenbahn Stoppt den Börsenwahn

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

Gültig ab April 2007

Valid from April 2007



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

Herzlich willkommen im PrivatisierungsExpress!

Ausverkauf zum Spottpreis. Seit März 2007 liegt der Gesetzentwurf zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG vor. Demnach sollen bis zu 49 Prozent der Bahn an private Investoren verkauft werden. Gleise und Bahnhöfe sollen zwar formal in öffentlichem Eigentum bleiben – ohne dass der Bund jedoch weiterhin darüber bestimmen darf, tritt er doch faktisch für die nächsten 15 Jahre alle Rechte an die teilprivatisierte DB AG ab. Die darf dann – in einer rechtlich bisher einmaligen Konstruktion – die Infrastruktur betreiben und bilanzieren. Sie verfügt also faktisch über die Gleise und Bahnhöfe. Wenn der Bund nach 15 Jahren die Kontrolle über Gleise und Bahnhöfe wieder erlangen möchte, muss er voraussichtlich einen sehr hohen Milliarden-Euro-Betrag zahlen. Damit nicht genug: Nach der Teilprivatisierung bezahlt 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 bei diesem Ausverkauf wäre ein Betrag in Höhe von drei bis sechs Milliarden Euro beim Anteilsverkauf. Dagegen stehen in den nächsten 15 Jahren mehr als hundert Milliarden Euro Zahlungen für den Schienenverkehr und die Aufgabe aller Gestaltungsmöglichkeiten. Die Bahn wurde in mehr als 170 Jahren aufgebaut. Sie sichert Mobilität für Millionen. Als umweltverträglichster motorisierter Verkehrsträger ist sie eine Option für die Zukunft. Ein Verkauf stellt diese Vorteile in Frage. Dies zeigen die Beispiele im Ausland und die vergangenen Jahre, in denen die Bahn „fit für die Börse“ gemacht wurde.

Das Bündnis Bahn für Alle wird getragen von:



Unser Service: Argumente gegen den Verkauf

€ 2010
62
10
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

We are not amused

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 im öffentlichen Besitz

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



in ganz Europa aus – und das bei weit ungünstigeren Bedingungen: Trotz enormer Höhenunterschiede und weit höherer Minusgrade im Winter gilt in der Schweiz noch das Sprichwort „Pünktlich wie die Eisenbahn“. Unser Kurztrip durch die Schweiz zeigt: Die Voraussetzung für eine solche Bahn für alle ist eine Deutsche Bahn in vollständigem 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 Emnid, durchgeführt im November 2006, ergab: 71 Prozent 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. Unternehmen, die ihre Güter mit der Bahn transportieren wollen. Alle, die den Ausverkauf eines gesellschaftlichen Vermögens ablehnen, das über Jahrhunderte aufgebaut wurde und das Städte und Landschaften prägt. Das Bündnis Bahn für Alle fing Anfang 2006 bescheiden an. Seit Anfang 2007 gab es eine sprunghafte Entwicklung mit neuen Bündnispartnern. Neben der Dienstleistungsgewerkschaft Ver.di als neuem Mitglied des Bündnisses haben 2007 auch die IG Metall und der DGB Stellungnahmen beschlossen, in denen jede Art Bahnprivatisierung abgelehnt wird.



Aktion von Bahn für Alle anlässlich der Bilanzpressekonferenz der DB AG am 29. März 2007 in Berlin: Der Bahnchef und die Bahnmanager sehen alles durch eine rosa Brille.

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.

Unterstützen!

Wir benötigen dringend finanzielle Unterstützung, um weiterhin mobilisieren und Informationsmaterialien zur Verfügung stellen zu können. Ihre Spende jetzt ist auch ein Beitrag gegen die explodierenden Bahnpreise, die der Bahnprivatisierung folgen würden.

Ich möchte die Kampagne Bahn für Alle finanziell unterstützen.
 einmalig mit _____ Euro
 monatlich bis zum Ende der Kampagne bzw. bis auf Widerruf mit _____ Euro
 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