

„Die Frage ist: Warum muss diese Bahn an die Börse gehen? [...] Die Hoffnung ist, dass bei der Bahnprivatisierung der Bundeshaushalt entlastet wird. Aber das ist eine Milchmädchenrechnung.“

Lucas Zeise,
Financial Times Deutschland

„Private haben, wenn sie Eigentümer der Bahn sind, nicht das Interesse, eine Bahn zu betreiben, sondern Geld zu verdienen. Sie werden die Bahn auf den Rest zusammendampfen, der einen maximalen Gewinn verspricht.“

Prof. Karl Dieter Bodack,
ehem. Bahn-Berater

„Die Bahn ist nicht prädestiniert dafür, Investoren Milliarden zuzuschauen. Sie ist prädestiniert dafür, Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.“

Adolf-Heinrich von Arnim,
Ehrevorsitzender Pro Bahn

Bahn unterm Hammer

Fachliche Beratung: Dr. Winfried Wolf
Kamera: Herdolor Lorenz
Musik: Simon Rössler
Produktion: Kernfilm
Länge: 60 Minuten
Format: HDcam



www.bahn-unterm-hammer.de

Bahn unterm Hammer

- Der Film -

Unternehmen Zukunft oder
Crash-Fahrt auf den Prellbock?



Bahn unterm Hammer

Nach 12 Jahren Bahnreform scheint der Traum Hartmut Mehdorns nun endlich Wirklichkeit zu werden - die Verwandlung einer Staatsbahn in ein hocheffizientes, börsennotiertes Welt-Unternehmen:

- Forcierte Leistung bei fast halbierten Belegschaft
- Modernste ICE –Verbindungen für alle bundesdeutschen Großstadtzentren
- Positionierung im weltweiten Wettbewerb mit der Übernahme von BAX Global - Transportdienstleister in den Bereichen Land-, Luft- und Seefracht
- von Jahr zu Jahr steigende Gewinne

Erfolgreiches Scheitern

Ein Börsengang der Bahn im kommenden Jahr sei damit planmäßig vorbereitet, so der Bahnchef auf der Bilanzpressekonferenz am 31.03.06 in Berlin. Diese „glanzvolle Bilanz“ nimmt der Film „Bahn unterm Hammer“ zum Ausgangspunkt einiger Nachfragen: Was ist aus den Zielen der Bahnreform geworden? Diese waren:

- Ausbau des Schienenverkehrs im Verhältnis zum Straßen- und Flugverkehr
- Reduzierung der staatlichen Zuschüsse

an die Bahn und Entlastung des Bundeshaushalts

- Die Bahn als bürgernahes und kundensorientiertes Serviceunternehmen.

Keines dieser Ziele wurde nur annähernd erreicht. Im Gegenteil:

- Die Schiene hat weiter massiv Verkehrsanteile an die Konkurrenz verloren
- Aus der Fläche jenseits der Hochgeschwindigkeitsstrecken ist sie immer mehr verschwunden
- Die staatlichen Unterstützungszahlungen haben im vergangenen Jahr eine Rekordhöhe erreicht
- 25,5 Mrd. € neue Schulden der DB AG – nach der Komplettentschuldung 1994

Trotzdem: Mehdorns Bahn macht Gewinne. Aber wie? Von den vielen Teilunternehmen der Bahn weist ausgerechnet nur die Sparte relevante Gewinne aus, die komplett am Subventionstropf des Staates hängt: Der Schienennahverkehr.

Bilanzkünste

Neben diesen Subventionen hat der Staat allein in den letzten zehn Jahren fast 100 Mrd. € in die Schieneninfrastruktur der DB investiert. Doch in Mehdorns Bilanz verschwinden diese Milliarden auf rätselhafte Weise. Der Film wird ihnen nachspüren.

Licht und Schatten

Der Film zeigt die zwei Gesichter der Bahn: glitzernde Bahnhofswelten mit First-Class-Service einerseits und verfallene Gleisanlagen, verlassene Bahnhöfe, gnadenlos überfüllte Züge, neuwertige Loks und Waggons vor der Schrottpresse andererseits.

Vor der Kamera sprechen Unternehmer, deren Städte bzw. Firmen von der Schiene abgehängt wurden. Präsentiert wird der triste

Alltag im privatisierten britischen Schienenverkehr. Auch die Argumente prominenter Befürworter des Bahnbörsengangs und die Gegenposition von Bahnexperten kommen zur Sprache.

Wird die deutsche Bahn demnächst dem privaten Kapitalmarkt mit seinen Hedgefonds überlassen oder wird eine Bürgerbahn in öffentlichem Eigentum den Interessen von Bahnkunden, Steuerzahlern und nicht zuletzt der Umwelt besser gerecht?

Die Filmer

Aus der Produktion von Kernfilm stammt auch der Film „Wasser unterm Hammer“, eine Dokumentation über die Privatisierung von Trinkwasser. Dieser Film hat sich zu einem regelrechten „Hinterzimmer-Renner“ entwickelt: Nach der Uraufführung wurde die DVD-Fassung über 2000mal für lokale Aufführungen zur Verfügung gestellt. „Bahn unterm Hammer“ ist ebenfalls eine unkonventionelle Produktion: Das Erst-Budget stammt ausschließlich aus Spenden von Freundinnen und Freunden einer Bahn für alle.

