



Bahnprivatisierung 13. April 2008

Unprofessionell und kundenfeindlich

Oppositionsanhörung zur Bahnprivatisierung.

Auf Einladung der verkehrspolitischen Sprecher Horst Friedrich (FDP) und Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen) und der verkehrspolitischen Sprecherin der Linksfraktion, Dorothee Menzner kamen am 9. April 17 Fachverbände zu einer **Anhörung zur Bahnprivatisierung** zusammen. Die ursprünglich im Deutschen Bundestag für den April geplante Anhörung wurde mit der Geschäftsordnungsmehrheit von Union und SPD abgelehnt. Daher wurde die Anhörung von den OppositionspolitikerInnen in Eigenregie organisiert, was von allen anwesenden Verbänden ausdrücklich begrüßt wurde. Lediglich die Deutsche Bahn AG, die als einziges Unternehmen geladen war, hatte auf die Einladung nicht reagiert.



Wer hat hier künftig das Sagen? Auf der Anhörung vertreten waren Umwelt- und Verbraucherschutzverbände (BUND, VCD, Pro Bahn, Verbraucherzentrale Bundesverband), Bahn für alle, Bürgerbahn statt Börsenbahn, die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und der DGB, Verkehrsverbände (BAG SPNV, VDV), Wirtschafts- und Logistikverbände (BDI, DIHK, DSLV) und die Interessenverbände der privaten Eisenbahnunternehmen (mofair und Netzwerk Privatbahnen). Die Allianz pro Schiene und die Gewerkschaft Transnet waren nicht erschienen.

Weitgehende Einigkeit bestand darüber, dass die **Bahnprivatisierung nicht am Parlament** vorbei in Hinterzimmern entschieden werden darf. Die grüne

Bundestagsfraktion hatte dazu einen **Bundestagsantrag** eingebracht. Zudem wurde übereinstimmend festgestellt, dass Grundlagen für eine fundierte Privatisierungsentscheidung, wie ein aussagefähiger Netzzustandsbericht, bis heute fehlen.

Absicherung des integrierten Konzerns im Holding-Modell von den Gewerkschaften in Frage gestellt

Der **DGB** sprach sich **klar gegen die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG** aus - auch in der Variante des Holding-Modells. Außerdem hält der DGB offensichtlich nichts von den in der SPD und von seiner Mitgliedsgewerkschaft Transnet ins Spiel gebrachten Instrumenten, mit denen der integrierte Konzern dauerhaft gesichert werden soll. In der Stellungnahme des DGB heißt es dazu: "Satzungen, Geschäftsordnungen oder Verträge lassen kaum dauerhaft gegen spätere Änderungen im Sinne einer Zerschlagung des Konzerns absichern." Noch schärfer formuliert es **Manfred Schell**, Vorsitzender der Lokomotivführergewerkschaft GDL: "Jede spätere Bundesregierung, die als Eigentümer gewillt ist, weitere Transportsparten zu verkaufen und damit gleichzeitig die Trennung von Netz und Transport zu vollziehen, kann dies in der Hauptversammlung der DB AG durchsetzen."

Unterstützung für das Holding-Modell bei FDP und der Wirtschaft ...

Die FDP und die **Wirtschaftsverbände** unterstützten das Holding-Modell, da sie darin einen **Einstieg in die Vollprivatisierung der Transportsparten** sehen. Sie sehen daher in dem Holdings-Modell nur ein Übergangsmodell zu einem **klaren Trennungsmodell**. Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen** (VDV), vertreten durch seinen Präsidenten Günter Elste, in dem neben der Deutschen Bahn AG auch viele nicht bundeigene Bahnen organisiert sind, sieht in dem **Holding-Modell** hingegen einen **Endzustand**, blieb aber mit dieser Einschätzung allein.

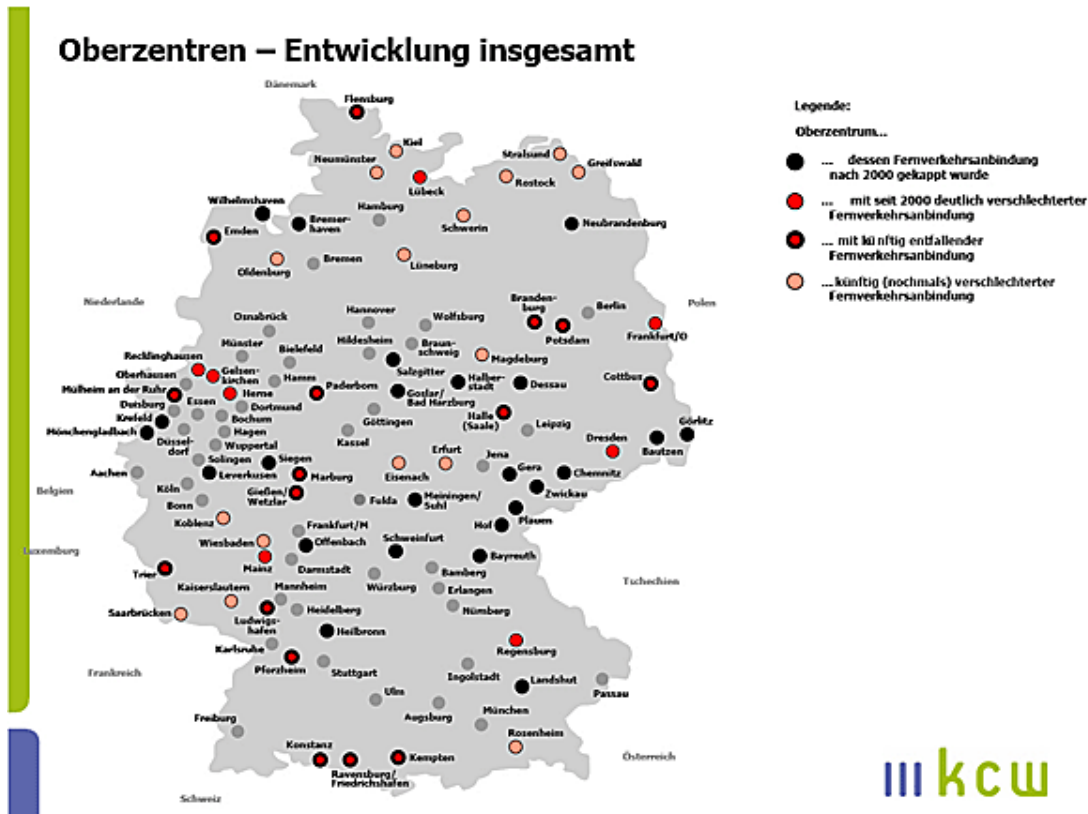
... Ablehnung bei Bündnis 90/Die Grünen und Umweltverbänden.

Wir Grüne lehnen das Holding-Modell klar ab. Es führt nicht zu mehr Verkehr auf der Schiene, sondern ist ein undurchsichtiges Konstrukt, das einen mittelbaren Einfluss privater Investoren auf das Schienennetz erlaubt. Der **BUND** stellte fest: "Statt einer Erhöhung des Renditedrucks mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Daseinsvorsorge wird eine **umfassende Strategie** gebraucht, um mehr **Verkehr auf die Schiene zu verlagern**. Der **VCD** sieht insbesondere den Fernverkehr durch eine falsche Privatisierung bedroht. Der Vorsitzende des Verkehrsclub Deutschland, Michael Gehrman, sah seine Befürchtung bestätigt,

"dass das **Angebot im Fernverkehr ausgedünnt** wird, insbesondere in Randbereichen. Zusätzlich könnte die Reduzierung von Verlusten aber auch durch die **Stilllegung von Teilen des regionalen Schienennetzes** erzielt werden, in das die DB AG schon heute kaum Geld investiert." Dr. Holger Krawinkel vom **Verbraucherzentrale Bundesverband** äußerte: "Es muss verhindert werden, dass eine **Privatisierung der Fernverkehrssparte zu einer Stilllegungspolitik auf weniger rentablen Verbindungen** führt, wie dies zum Nachteil vieler Kunden bereits im Fall des Interregio geschehen ist."

Viele Städte drohen vom Netz abgehängt zu werden

Dass diese Sorge begründet ist, zeigt eine aktuelle Studie der Berliner Beratungsfirma Kcw über die Auswirkungen einer Privatisierung nach dem Holding-Modell, die Michael Holzhey auf der Anhörung vorstellte. Im Zeitraum der Jahre 2000 - 2008 sind schon **rund 40 Oberzentren vom Fernverkehr abgehängt** worden, oder das Angebot wurde wesentlich verschlechtert. Nach einer Privatisierung droht das gleiche Schicksal weiteren **32 Städten**, darunter den sieben Landeshauptstädten Kiel, Schwerin, Potsdam, Magdeburg, Erfurt, Wiesbaden und Saarbrücken (s. Karte).



Von Herrn Holzhey stammt dann auch das Bonmot dieser Anhörung: "Jede

Hallenbadprivatisierung ist professioneller gemacht als diese Bahnprivatisierung!"

Haben Sie Fragen zu diesem Artikel?

Quelle:

http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/228/228375.unprofessionell_und_kundenfeindlich.html

© Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen 2008