

Wohin geht die Reise der Bahn ?



Foto: Andreas Below

unter diesem Motto stand die Informations- und Diskussionsveranstaltung der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen (AfA) in der SPD Minden – Lübbecke zur Zukunft der Bahn. Der Vorstand AfA hatte als Referenten Ralf Skrzypietz, Betriebsratsvorsitzender der Konzernleitung und stellv. Gesamtbetriebsratsvorsitzender der DB AG eingeladen.

Bernd Fiedler aus dem AfA Landesvorstand NRW und Mitinitiator der Veranstaltung konnte zahlreiche Gäste begrüßen, unter ihnen Edith Prieß, Betriebsrätin DB Systemtechnik Minden, aus dem Bezirksvorstand Niedersachsen/Bremen der Gewerkschaft Transnet, und MdB Wolfgang Spanier.

In seinem Referat ging Ralf Skrzypietz auf die historische Entstehung der Bahnreform, mit der im Wesentlichen 4 Kernziele erreicht werden sollten, ein ; Umwandlung von Bundes -und Reichsbahn in eine privatrechtliche Bahngesellschaft des Bundes, DB AG, und die Entschuldung des neuen Unternehmens DB AG, der diskriminierungsfreie Zugang zum Eisenbahnnetz für private Eisenbahnunternehmen, und die Übertragung der Zuständigkeit des Personennahverkehrs (Regionalisierung) an die Bundesländer in deren finanzielle Verantwortung. Skrzypietz hielt fest, dass bereits jetzt die beiden ersten Stufen der Privatisierung abgeschlossen sind.

In der ersten Stufe wurde zum 5. Januar 1994 aus dem Bundeseisenbahnvermögen der unternehmerische Teil der Bahn in die DB AG ausgegliedert. Am 1. Juli 1999 wurde die Bahn in der 2. Stufe der Reform unter dem Dach einer DB Holdinggesellschaft in 5 separate Gesellschaften für Personenverkehr, Fracht, Netz und Bahnhöfe zersplittert. In der jetzt anstehenden 3. Stufe wird der Börsengang DB AG vollzogen, wobei die entscheidende Frage ist, ob der Bund zu 100 % Eigentümer der AG bleibt oder über rund 49% des Aktienpakets an private Interessenten verkauft wird.

Edith Prieß und Ralf Skrzypietz machten deutlich, dass die Bahn im internationalen Wettbewerb nur bestehen könne, und damit verbunden die über 231.000 Arbeitsplätze erhalten bleiben, wenn genügend Kapital für lang überfällige Investitionen in Netz und Material zur Verfügung steht. Laut §87e des Grundgesetzes ist der Bund verpflichtet, die Mittel für Instandhaltung und Betrieb des Bahnnetzes zur Verfügung zu stellen. Skrzypietz nannte abschließend eine Reihe von Wettbewerbsnachteilen gegen die die Bahn gegenüber privaten und ausländischen Nutzern des Schienennetzes derzeit zu bestehen hat. Als Fazit der Veranstaltung fasste Fiedler für die AfA schlussendlich zusammen, dass, wenn der Bund seiner verfassungsgegebenen Verantwortung (Finanzierung des Bahn) nachkommt und für fairen Wettbewerb auf der Schiene sorgt, und er die Verkehrssysteme gleichheitlich betrachtet (realen Kosten und Umweltaspekte) eine Teilkapitalisierung der DB AG weder erforderlich noch wünschenswert sei. Die Gäste und Zuhörer erwarteten in vielfältigen Diskussionsbeiträgen, dass die SPD dieses durchsetzt und die Bahn (Betrieb und Netz) zu 100 % im Volks / Bundeseigentum bleibt.

[Zurück zu meinen Webseiten](#)