

■ Deutschland

CDU/CSU-Kongreß in Berlin: Stärkung des deutschen Schienenverkehrs

aus SIGNAL 03/2002 (Juni/Juli 2002), Seite 39-44 (Artikel-Nr: 10002246)
DBV-Bundesverband

Alle, die in Wissenschaft, Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens Rang und Namen haben, trafen sich am 15. April dieses Jahres im Reichstagsgebäude in Berlin. Dort fand unter dem Stichwort Stärkung des deutschen Schienenverkehrs ein verkehrspolitischer Kongress auf Einladung der Bundestagsfraktion der CDU/CSU statt.

So unterschiedlich die Herkunft und die Interessen der 20 von 238 zu Wort gekommenen Teilnehmer waren: es gab weite Übereinstimmung darüber, dass die Bahnreform nur zu Ende geführt werden kann, wenn die Eisenbahn-Infrastruktur - »das Netz" - aus der Deutschen Bahn AG herausgelöst wird. Lediglich die Vertreter der DB AG selbst und der Vorsitzende der Gewerkschaft Transnet - der gegebenenfalls seine Mitglieder zum Arbeitskampf auffordern würde - sprachen sich gegen eine Trennung von Netz und Verkehrsunternehmen aus.

Insbesondere Prof. Dr. Gerd Aberle, Verkehrsexperte an der Universität Gießen und ehemals Mitglied der Regierungskommission zur Bahnreform, wies an Hand zahlreicher Beispiele auf die außerordentlich hohen Diskriminierungspotenziale hin, die sich aus einem Verbleib der DB Netz in der DB Holding ergeben können. Prof. Dr. Gottfried Ilgmann von der Universität Hamburg kritisierte die langfristigen Verkehrsverträge, die die DB AG mit einzelnen Bundesländern abschließt, um andere Verkehrsunternehmen von ihren Strecken fernzuhalten. Dadurch würden Bundesmittel genutzt, um den Wettbewerb auszuschalten. So sei dem Land Schleswig-Holstein versprochen worden, die Strecke Hamburg - Lübeck vorrangig zu elektrifizieren, wenn es in einem langfristigen Vertrag den SPNV nur bei der DB Regio bestellt. Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr und Logistik, bemerkte, daß DB Cargo mit nur 380 Kunden 80 Prozent des gesamten Eisenbahn- Güterverkehrs betreibt und somit als Großkundenbahn keinerlei Interesse für mittelständische Unternehmen erkennen lässt. Durch die mangelhaften Angebote von DB Cargo im Kombinierten Verkehr sei auch die Preisgestaltung in diesem Bereich bis zur Unkenntlichkeit verkommen.

Kritisierte wurde unter anderem DB Netz, die einen verstärkten Rückbau von Überholungs- und Kreuzungsgleisen betreibt, so dass dadurch auf solchen Strecken keine Möglichkeit mehr besteht, neben den Grundtakt des Regionalverkehrs der DB Regio Züge anderer Unternehmen, aber auch Güter- und Sonderzüge des eigenen Unternehmens zu fahren.

Außer diesen wenigen Beispielen haben auch andere Redner Kritik am Geschäftsgebaren der DB AG geübt und die Politiker aufgefordert, die Verkehrspolitik so zu betreiben, dass die Bahnreform zu einem vernünftigen Ergebnis vor allem für die Nutzer von Eisenbahn-Dienstleistungen geführt wird. In diesem Sinne haben die Veranstalter am Ende des Kongresses ein Modell zur Stärkung des deutschen Schienenverkehrs vorgelegt.

Als eine weitere Schlussfolgerung aus dieser Konferenz hat die CDU/CSU-Bundestagsfraktion dem Deutschen Bundestag einen Antrag zum Thema »Verbraucherschutz im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs noch immer unzureichend" vorgelegt (Bundestags-Drucksache 14/8853 vom 23. April 2002). Darin wird die Bundesregierung aufgefordert, den Verbraucherschutz im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs nachhaltig zu verbessern. Bisher werden Ansprüche auf dem Wege der freiwilligen Kulanz befriedigt, ohne dass ein Recht des Kunden existiert. Zu Einzelheiten dieser Thematik ist ein spezieller Beitrag in Vorbereitung.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002246>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten