

■ Überregional

10 Jahre Bahnreform: Bilanz und Perspektiven

aus SIGNAL 05/2004 (Oktober/November 2004), Seite 9 (Artikel-Nr: 10003149)
DBV

Unter diesem Motto hatten am 22. September 2004 der Deutsche Industrie- und Handelskammertag und der Bundesverband der Deutschen Industrie in das Haus der Deutschen Wirtschaft in Berlin zu einer interessanten Tagung geladen.

Für den DBV war dieses Forum von erheblichem Interesse, zählen doch eine Vielzahl von Unternehmen zu den Bahnkunden, wobei eine Reihe von Großunternehmen zwischenzeitlich auch eigene Verkehrsunternehmen besitzen. Natürlich waren auch direkte Konkurrenten der DB AG vertreten.

Im Präsidium hatten abschnittsweise Vertreter der Transportbetriebe von Großunternehmen wie Volkswagen, Rhenania und Rail4Chem sowie eine Reihe von Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages Platz genommen. Als Vertreterin der Bundesregierung weilte die Staatssekretärin im BMVBW, Frau Mertens auf der Tagung sowie als Vertreter der Europäischen Eisenbahnvereinigung (CER) der ehemalige deutsche Bahnchef Dr. Ludewig.

Das Hauptreferat hielt der ehemalige Vorsitzende der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Dr. Pällmann, der den bisherigen Stand der Bahnreform sehr kritisch beleuchtete und deren Kernziele, Stärkung der Schiene am Verkehrsmarkt und Entlastung des Bundeshaushaltes als bisher nicht erreicht wertete. Im Mittelpunkt der Tagung stand die Frage nach dem richtigen Organisationsmodell für den Schienenverkehr der Zukunft in Deutschland als wichtigstem Transitland in Europa. Die Kernfrage dabei war, ob der geplante Börsengang der DB AG mit dem Netz erfolgen soll oder ob eine strikte Trennung zwischen Schieneninfrastruktur und den Verkehrsbereichen im Interesse des Wettbewerbs und des diskriminierungsfreien Zugangs aller Eisenbahnunternehmen erfolgen sollte.

Während die Vertreter der Unternehmerverbände und der Wirtschaft die Entflechtung des DB-Konzerns vom Netz verlangten und viele Beispiele von Diskriminierung im Vergleich mit den eigenen Konzernbetrieben der DB AG anführten, reagierten die Politiker zum Teil zurückhaltender. Einig war man sich weitestgehend darin, dass das Netz nicht zur Privatisierung geeignet ist und in Gemeineigentum verbleiben sollte. Ganz unterschiedliche Auffassungen gab es jedoch in Bezug auf das beste Modell für die künftige Betreibung des Netzes. Während die Wirtschaft, bestärkt durch die Zwischenergebnisse eines Gutachtens renommierter Institutionen, die auf der Tagung vorgestellt wurden, für eine von der DB AG völlig unabhängige Netzbetreibungsgesellschaft plädierte, wurde auf der Tagung deutlich, dass zumindest die Bundesregierung das Verbleiben des Netzes bei der DB AG, eventuell bei Trennung von Eigentum und Betreibung, vorziehen würde.

Die Tagungsteilnehmer waren sich letztlich zumindest darin einig, dass ein übereilter Börsengang der Bahn nicht erfolgen sollte und Politik und Wirtschaft genügend Zeit verbleiben muss, um die geeignetste Variante zu ermitteln. Dabei wurde klar gestellt, dass es ein Vorbildmodell im Vergleich mit weltweiten Privatisierungen von Eisenbahnen nicht gibt, welches auch nur annäherungsweise 1 : 1 auf Deutschland

anwendbar wäre.

Die Diskussionen darüber werden weitergehen. Auch der DBV wird sich darin einbringen und berichten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003149>.

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