

Bahnprivatisierung Sprinkart geht mit Bahn hart ins Gericht

Abgeordneter fürchtet Nachteile für Region

Immenstadt | pm | Massive Nachteile für die Region - von der Fahrplanausdünnung über die Schließung von Haltepunkten bis zu Streckenstilllegungen - befürchtet der Oberallgäuer Landtagsabgeordnete Adi Sprinkart (Grüne), wenn die Privatisierungspläne der Deutschen Bahn umgesetzt werden. Betroffen sei vor allem der Nahverkehr in ländlichen Regionen, betonte Sprinkart bei einer Infoveranstaltung der Grünen in Immenstadt. „Das Netz muss beim Bund bleiben“, forderte der Abgeordnete daher.

Die Länder könnten mit den vorhandenen Regionalisierungsmitteln weniger Streckenkilometer bestellen - ein schlechteres Angebot wäre die Folge.

Und für private Anbieter könne bei einem Monopol der Bahn kein fairer Wettbewerb entstehen. Bei der lebhaften Diskussion - unter anderem mit den Bürgermeistern Hubert Buhl und Eckhard Harscher - bekam auch die derzeitige Bahnpolitik im Allgäu ihr Fett ab.

Angefangen vom Schülertransport über marode Bahnhöfe bis zu den gekündigten Fahrradtransportverträgen mit den Landkreisen.

„Der jetzt schon teilweise schlechte Zustand des Schienennetzes und der Bahnhöfe wird sich "weiter verschlechtern, wenn eine private Aktiengesellschaft nur noch nach knallharten Gewinnvorgaben investiert“, so Sprinkart. Dies sei ein schleichender Prozess, der in letzter Konsequenz zur Aufgabe maroder und unrentabler Strecken führe.

Sprinkart präsentierte eine Liste von Bahnhöfen mit unter 1000 Fahrgastbewegungen pro Tag in Schwaben, in die nach einer Privatisierung voraussichtlich nicht mehr investiert wird (wir berichteten).

Quelle: Allgäuer Anzeigebblatt, 27.10.2007

Noch ist alles offen!

Der Börsengang der Deutschen Bahn AG ist noch nicht in trockenen Tüchern. Am 21. September 2007 wurde der Gesetzentwurf dazu im Bundestag selbst von Vertretern der Koalition zerpfückt. Erstmals haben sich auch die Bundesländer durch Vorlage eines Gutachtens öffentlich in die Diskussion eingemischt. Die Gutachter bestätigten die schlimmsten Befürchtungen der Länder: Der Gesetzentwurf ist offenbar verfassungswidrig, verteuert regionale Schienenverkehre, zementiert Privilegien für die Deutsche Bahn AG, verhindert bessere Mobilitätsangebote durch neue Eisenbahnunternehmen und ist obendrein ein Minusgeschäft für den Bundeshaushalt. Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonen-nahverkehr (BAG-SPNV) hat in einem Papier zehn Fragen und Antworten zum Bahnbörsengang zusammengestellt. Die Länder und die BAG-SPNV sehen nahezu dieselben Probleme auf dem Bahnverkehr zukommen, wie die Grünen. Durch diese Kritik wird auch die grüne Position, alles was mit Infrastruktur bei der Deutschen Bahn AG zusammenhängt zu hundert Prozent beim Bund zu belassen und allenfalls den Rest an die Börse zu bringen, gestärkt. Jetzt rechnet selbst das Ministerium von Tiefensee erst 2008 mit einem Beschluss des Bundestages.



Weitere Kritik werden die Pläne des Verkehrsministeriums für die Vorschläge einer der Leistung«- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG hervorrufen. Die LuFV soll im Rahmen der Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG wesentliche Regelungen zur Infrastrukturqualität und die dafür vom Bund bereitzustellenden Mittel enthalten. Da eigentlich niemand außer vielleicht der Deutschen Bahn AG weiß, in welchem Zustand das Gleisnetz der Deutschen Bahn AG ist, wird das kein einfaches Unterfangen. Der eigens zur Klärung des Netzzustandes eingesetzte Unterausschuss brachte bisher auch kein Licht ins Dunkel. Die LuFV soll nur anhand von abstrakten Parametern die Schienenqualität in den Fern- und Regionalnetzen regeln. Der Deutschen Bahn AG wird unterstellt, dass sie das Verfahren nutzen wird, um weiterhin über den Zustand des Netzes keine konkreten Aussagen machen zu müssen, um die Qualität des Netzes schönzureden und um Netzteile stillzulegen.

Quelle:

Dr. Toni Hofreiter, MdB

Verkehrspolitischer Sprecher B90/Die Grünen

Verkehrspolitischer Newsletter 17.10.2007