

GDBA: Bahnpolitische Allianz der Vernunft

**Eine bahnpolitische Allianz der Vernunft der im Bundestag vertretenen Parteien forderte Anfang April der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Robert Dera. „Die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner haben die Nase gestrichen voll vom ewigen Parteiengzänk und von politischen Scheinge-
fechten, wofür letztendlich sie alleine durch beständigen Arbeitsplatzabbau und sozialen Druck die Zeche zahlen müssen.“ Anlass dieses nachdrücklichen Appells war ein bahnpolitischer Kongress der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, auf dem die Schwesterparteien neben anderen Bahnthemen das Unionskonzept zur „Stärkung des deutschen Schienenverkehrs“ erläuterten.**

Damit kritisiert der GDBA-Bundesvorsitzende erneut den fehlenden politischen Willen, die Schiene wirklich nach vorn zu bringen. Keine Partei habe sich seit dem Start der Bahnreform mit Ruhm bekleckert. So sei zu schwarzen Regierungzeiten der Etat für Schieneninvestitionen kontinuierlich von anfänglich fast 5 Milliarden Euro auf zuletzt unter 3,5 Milliarden zurückgeschraubt worden. Schwerwie-

gende finanzielle Probleme des Bahnkonzerns in 2000 waren die Folge.

Aber auch die rot-grüne Koalition habe ihr Versprechen, die Schiene nachhaltig zu fördern, bisher nicht eingelöst, stellte GDBA-Chef Dera klar. Zu einseitig setze auch Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig auf den Konkurrenzaspekt. Wettbewerb sei zwar richtig und notwendig für neue und bessere Leistungen. Doch müsse dies für alle Bahnen gelten. So habe es die Bundesregierung in Europa verschwitz, auf eine Marktöffnung auch bei unseren Nachbarn zu drängen. Auch fehle in Deutschland Planungssicherheit bei der Schieneninfrastrukturfinanzierung.

Verkehrsgewerkschaft GDBA fordert planmäßige Anhebung der jetzt verabschiedeten Lkw-Gebühr

Nicht etwa die von der Union nun in Berlin erneut geforderte Abtrennung des Netzes brauche das Land – soll die Bahnreform, der bisher über 150 000 Arbeitsplätze zum Opfer fielen, doch noch ein Erfolg werden. Vielmehr fordere die Verkehrsgewerkschaft GDBA die Beseitigung der steuerlichen Benachteiligung des Schienenverkehrs bei Mehrwert- und Mineralölsteuer sowie die planmäßige Anhebung der jetzt verabschiedeten Lkw-Gebühr. Auch die Bildung eines schon lange von der Verkehrsgewerkschaft GDBA geforderten Investitionsfonds müsse, so Dera, jetzt endlich auf die politische

Tagesordnung. Ein kontinuierlich zu speisender Fonds sei notwendig, um bei den komplizierten Investitionsvorhaben im Bereich der Schieneninfrastruktur Mittelbereitstellung und Mittelverwendung zeitlich voneinander zu trennen.

Mit ihrem Modellkonzept „Stärkung des deutschen Schienenverkehrs“ fordert die CDU/CSU-Bundestagsfraktion eine Herauslösung des Netzes aus dem Bahnkonzern. Mit der Auflösung der Konzernholding sowie der privaten Finanzierung der heute noch in staatlichem Eigentum stehenden DB-Schienenverkehrsunternehmen soll die Bahnreform konsequent zum Abschluss gebracht werden. Von einer eigenständigen, aber weiterhin in Bundesbesitz verbleibenden Gesellschaft, die im Wesentlichen für das Fernverkehrsnetz zuständig sein soll, erwartet die Union ein stärkeres Interesse des Fahrwegs an der Trassenvermarktung, folglich mehr Wettbewerb auf der Schiene, höhere Investitionen in entsprechende Ausrüstung und ein höheres Maß an Wirtschaftlichkeit im Zuge kapazitätssteigernder Netzerweiterungen. Mit Blick auf den Nahverkehr erscheint der Fraktion eine eigentumsrechtliche und mit Bundesmitteln zu fördernde Übertragung der Regional- und Kommunalnetze auf Länder und Kommunen sinnvoll. Zur Vermeidung von Diskriminierungen plädiert die Union zudem für kartellrechtliche Überprüfungsmöglichkeiten außerhalb des Eisenbahn-Bundesamtes. Kö

