

## Wieder ein Stück Bahn-Privatisierung - Heuschreckenalarm

# Keine Feier ohne Meyer

Mit dem am Wochenende in Kraft getretenen neuen Fahrplan hat die Essener Privatbahn Abellio Rail ihren Vormarsch im nordrhein-westfälischen Schienenpersonennahverkehr weiter fortgesetzt. Mit geladenen prominenten Gästen wurde im Hagener Hauptbahnhof am Sonntag die Übernahme des Ruhr-Sieg-Netzes zwischen Essen und Siegen durch Abellio Rail gefeiert. In wenigen Jahren hat sich Abellio neben der Bahn-Tochter DB Regio zur Nr. zwei im Nah- und Regionalverkehr im einwohnerstärksten Bundesland entwickelt und dabei zunehmend die DB-Regio im Ausschreibungswettbewerb vom Gleis verdrängt.

Abellio-Chef Wolfgang Meyer lässt sich von regionalen Medien gerne als innovativer Unternehmer, Wohltäter und neuer Star im Eisenbahnwesen an Rhein und Ruhr feiern, der noch Großes vorhat. Doch das Rampenlicht, in das sich der Konzern-Geschäftsführer stellt, wirft auch viel Schatten. Während Abellio – wie auf der Ruhr-Sieg-Stecke – nach eigenen Angaben 75 Arbeitsplätze neu geschaffen hat, gingen bei der unterlegenen DB Regio rund 150 Arbeitsplätze verloren. Die Ausbildung der jetzt zum Zuge kommenden Treibfahrzeugführer ließ sich das Abellio von der Essener Agentur für Arbeit subventionieren. Maximal zehn Monate Anlernzeit sind dabei deutlich weniger als die herkömmliche und fundierte Ausbildung für DB-Lokführer.

Dabei ist der aus einer privatisierten Tochter der kommunalen Essener Ver-



Wolfgang Meyer

kehrsbetriebe hervorgegangen. Abellio-Konzern keine „mittelständische“ Klischee, sondern gehört zu 75,1 Prozent dem schottisch-spanischen Bankenkonzern Star Capital. Star Capital wittert im staatlich subventionierten deutschen Regionalverkehr mit Bahn und Bus hohe Renditen. Dementsprechend möchte Abellio nach eigenen Angaben „durch Unternehmenskäufe und den Gewinn von Leistungsausschreibungen im ÖPNV“ den „Beteiligungsgesellschaften attraktive Entwicklungsperspektiven“ bieten.

„Attraktiv“ sind für renditehungrige Investoren neben Staatsgeldern in der Regel auch möglichst niedrige Arbeitskosten. Einen Betriebsrat, wie er jetzt nach übereinstimmenden Angaben der Gewerkschaften Transnet und GDL gewählt werden soll, hat es bei Abellio Rail in den letzten Jahren nicht gegeben. Eine gezielte Behinderung der Betriebsratsgründung in den letzten Monaten beklagt gar Frank Schmidt von der GDL in NRW; er hält es für „sittenwidrig“, dass sich Bewerber bei der Unterzeichnung des Arbeitsvertrags mit Abellio zur Zahlung eines vollen Monatsgehalts an das Unternehmen verpflichten müssten, wenn sie wider Erwarten doch nicht die Arbeit zum vereinbarten Termin anträten, etwa weil

sie zwischenzeitlich eine andere Stelle gefunden hätten.

Von seiner gewerkschaftlichen Vergangenheit will Abellio-Chef Meyer offensichtlich nichts mehr wissen. „Nach Ende seiner Schulzeit war er von 1972 bis 1995 in unterschiedlichen Funktionen im öffentlichen Sektor in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Brandenburg tätig“, erklärt die Website [www.abellio.de](http://www.abellio.de) in dürren Worten. Dabei hat der 1955 geborene gelernte Landesbeamte Meyer aus Delmenhorst bei Bremen schon eine steile Karriere hinter sich: er wurde Gewerkschaftssekretär, ÖTV-Kreisgeschäftsführer in der Ruhrmetropole Essen, ÖTV-Aufbauhelfer in Frankfurt (Oder), Arbeitsdirektor der Essener Verkehrs AG und zuletzt alleiniger Vorstand. Diese Diagonalkarriere dürfte noch nicht zu Ende sein. Bei einer Anhörung im Bundestag Mitte 2006 verkündete Meyer seine Absicht, Teile der DB Regio aufzukaufen; das nötige Kleingeld hat Star Capital sicher schon in der Portokasse liegen. Wie die Chefs anderer Privatbahnen ist Meyer für eine strikte Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn und britische Zustände, bei denen der Staat die (teure) Infrastruktur behalten und finanzieren soll. Alles andere jedoch soll dann voll zerschlagen und privatisiert werden. Um die DB Regio auch ohne Kauf weiter vom Gleis zu stoßen, pflegt Mey-



er gute Kontakte zur Politik und den Entscheidungsträgern bei ÖPNV-Ausschreibungen. Seit knapp einem Jahr ist auch der frühere Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) als bezahlter Lobbyist für Abellio tätig. Wie sein Altersgenosse Meyer hat auch Bodewig (Foto) seine Karriere als Gewerkschaftssekretär begonnen und jetzt die finanziellen Vorzüge eines Seitenwechsels entdeckt.

Bahn von unten, Postfach 2112,  
65011 Wiesbaden  
Tel./Fax. 0611.406807  
[www.bahnvonunten.de](http://www.bahnvonunten.de)  
[info@bahnvonunten.de](mailto:info@bahnvonunten.de)  
[bahnvonunten@aol.com](mailto:bahnvonunten@aol.com)  
V.i.S.d.P.: C. Mürdter

