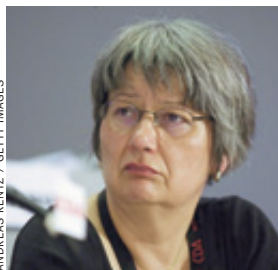


D G B

Engelen-Kefer will's wissen



Engelen-Kefer



Sehrbrock

Der Bundesfrauenrat der Gewerkschaft Ver.di distanziert sich von einem Positionspapier für den DGB-Bundeskongress im Mai, in dem der amtierenden Vizevorsitzenden Ursula Engelen-Kefer Unterstützung signalisiert wird, sofern sie erneut kandidiert. Engelen-Kefer ist jedoch nicht nominiert und soll durch das DGB-Vorstandsmitglied Ingrid Sehrbrock ersetzt werden. In diversen Medien, die das Dokument der Ver.di-Frauen offenbar mit Unterstützung aus Engelen-Kefers Umfeld erhielten, wurde das Papier als Beginn eines Machtkampfs an der DGB-Spitze gewertet. „Wir sind nicht richtig interpretiert worden und fühlen uns instrumentalisiert“, sagt Monika Brandl,

Vorsitzende des Ver.di-Bundesfrauenrates. Auch in der IG Metall gibt es offenbar keine Absichten, für Engelen-Kefer zu streiten. Auf der Sitzung des IG-Metall-Frauenausschusses im Februar unter der Vorsitzenden Kirsten Rölke sei die Personalie „kein Thema gewesen“. Dennoch scheint die amtierende DGB-Stellvertreterin zu einer Kampfkandidatur entschlossen. „Ich habe in der Vergangenheit viel erreicht. Ich will auch in Zukunft noch viel erreichen“, sagt Engelen-Kefer. Auf die Äußerung des Vorsitzenden der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten, Franz-Josef Möltenberg, Engelen-Kefer habe im Herbst des vergangenen Jahres selbst erklärt, „nicht mehr antreten“ zu wollen, sagt die streitbare Gewerkschaftsfrau: „Ich habe nie Zweifel daran gelassen, dass ich auch in Zukunft für Gewerkschaftsinteressen eintreten will. Über die Form gibt es keine Festlegung.“ Intern werden ihre Aussichten, erneut zur DGB-Vize gewählt zu werden, als gering eingeschätzt. „Sie hat keine Chance“, so ein DGB-Funktionär. „Die Messe Engelen-Kefer ist gesungen.“

DEUTSCHE BAHN

Gutachter bemängeln Netz-Finanzierung

Erhebliche Mängel weist die bestehende Regelung zur Finanzierung des Schienennetzes zwischen der Deutschen Bahn und dem Bund auf – und bedroht damit womöglich auch den Zustand des Netzes. Zu diesem Urteil kommt ein Gutachten unter Leitung der Beratungsfirma Booz Hamilton zum möglichen Börsengang des Unternehmens. Bislang kommt der Bund nur für Neuinvestitionen der Bahn ins Schie-

nennetz auf. Für die Instandhaltung ihrer Gleisstrecken muss das Unternehmen selbst zahlen. Die Gutachter sehen die Gefahr, dass die Bahn das Netz so lange verkommen lassen könnte, bis es grundlegend erneuert werden müsste: „Derzeit besteht der Anreiz, die Instandhaltung auf Kosten kürzerer Lebensdauer der Anlagen zu minimieren, da zwangsläufig notwendig werdende Ersatzinvestitionen vom Bund finanziert werden.“ Sie fordern daher neben der Bereitstellung eines Mindestbetrags für die Instandhaltung durch den künftigen Netzbetreiber mehr Transparenz bei der Mittelverwendung sowie „Sanktionsmöglichkeiten bei Abweichungen von Vereinbarungen“. Kritiker werfen der Bahn seit längerem vor, sie fahre aus Kostengründen auf Verschleiß, um bessere Zahlen für einen Börsengang präsentieren zu können. Der Vorwurf sei absurd, kontert die Bahn, weil der Konzern auch bei Neuinvestitionen einen Teil der Kosten zahlen müsse. Dennoch wisse man um die Probleme der Infrastrukturfinanzierung und arbeite mit dem Bund daran, „die bisherigen Unzulänglichkeiten zu lösen“.



Arbeiten an Bahnstrecke