

Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular
Ausgabe 8, Winter 2014

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G



Die Themen dieses Heftes

20 Jahre Bahnreform / KOPF-machen Konferenz /
Nachtzüge- und Autozüge / Stuttgart 21 / Bahnstrecke
Frankfurt – Fulda / Westerwald-Taunus-Tunnel /
Bahnlärm // Fahrscheinloser Öffentlicher Verkehr //

Infrastruktur-Finanzierung / Bundesverkehrswegeplan /
Reformkommission Großprojekte // Maut / Selbst-
fahrende Autos / Uber / Autolobby // WSV // Flug-
verkehr // Degrowth-Konferenz

Inhalt

Hohe Belastungen von Mensch und Umwelt, marode Verkehrswege, teure Großprojekte – Umsteuern mit attraktiven öffentlichen Verkehr dringend nötig! 3

A. Bahn 4

20 Jahre Bahnreform –
20 Jahre verfehlte Bahnpolitik 4

Große Anfrage »20 Jahre Bahnreform« –
Kurzauswertung 7

KOPFmachen-Konferenz in Stuttgart 10

Stuttgarter Bahn-Manifest 12

Die Nachtzüge –
schon wieder das Ende eines Zugsystems? 13

Appell der 66 »Rettet die Nachtzüge
und den Autozugverkehr« 15

Antrag Rückzug der Deutschen Bahn AG
bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen –
Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern 17

Stuttgart 21 – eine endlose
(und doch auch eine auf ein Ende zusteuende)
Geschichte 21

Ausbau der Bahnstrecke Frankfurt 24

Kein Schienenbonus durch die Hintertür 26

B. ÖPNV 31

Vorbild Frankreich:
Nulltarif in über 20 Regionen 31

Fachgespräch »Fahrscheinloser ÖPNV –
Finanzierungsmodelle und rechtlicher
Rahmen« 32

ÖPNV zum Nulltarif: Mehr Lebensqualität
und Kostenbeteiligung aller Nutznießer 34

C. Bundesverkehrswegeplan/Straßenbau 36

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 update:
Lokalinteressen contra Bundesministerium 36

Reformkommission Bau von Großprojekten:
Die Böcke-zu-Gärtner-Kommission 39

D. Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung 49

Bundesregierung plant paradoxe
Investitionsoffensive: Allianz & Co kaufen
die Infrastruktur – Steuerzahler finanziert Rendite 49

Sozial-ökologische Verkehrswende statt
finanzmarkt-getriebener Verkehrspolitik! 50

»Sie wollen die Milliardengewinne
der Finanzwirtschaft in Beton gießen –
auf Kosten des Gemeinwohls« 51

Megatunnel als Renditeobjekte
der Banken und Konzerne 52

E. Auto-/Güterverkehr/Allgemeines 53

Uber: Legal, Illegal, egal 53

Autos hinter Gittern? –
Die Haftung autonomer Fahrzeuge 53

Ausländermaut? Nein Danke! 55

Rauf und runter bei der Lkw-Maut –
ein Thema jagt das nächste 57

Die Autokanzlerin: Stets offene Türen
und Parteikassen sowie vehement
im Einsatz für die Autoindustrie 59

F. Schifffahrt 63

Schleichende Privatisierung der Wasserstraßen verhin-
dert Verkehrswende 63

G. Flugverkehr 65

Flughafen BER – im Osten nichts Neues 65

H. Parlamentarische Initiativen der Linksfraktion im Verkehrsbereich in der 18. Legislatur 67

Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur 75

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Sahra Wagenknecht, Dietmar Bartsch

Redaktion: Sabine Leidig, MdB
Layout/Druck: Fraktionsservice

Endfassung: 16. Januar 2015

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

Hohe Belastungen von Mensch und Umwelt, marode Verkehrswege, teure Großprojekte – Umsteuern mit attraktiven öffentlichen Verkehr dringend nötig!

Ein Blick auf die Schlagzeilen des vergangenen Jahres zeigt, dass die Verkehrspolitik in Deutschland gewaltige Probleme zu lösen hat: Verkehrswege verfallen oder müssen gesperrt werden, es gibt beträchtliche Kostensteigerungen und ungelöste Schwierigkeiten bei Großprojekten wie BER und S21, der öffentliche Nahverkehr ist unterfinanziert und die verkehrlichen Belastungen von Menschen (Unfälle, Lärm, Abgase u.a.) und Umwelt (Klimawandel u.v.a.m.) sind bedrohlich. Der zuständige Minister Dobrindt hat seine Energie in die PKW-Maut für Ausländer gesteckt. Diese löst aber keines der zentralen Probleme im Verkehrsbereich und es ist unsicher, ob sie überhaupt zu Mehreinnahmen führen wird.

Wir haben uns mit den aktuellen Herausforderungen beschäftigt und an eigenen Konzepten gearbeitet in Richtung »Mobilität für alle – mit weniger Verkehr«. Mit dem Zirkular Nr.8, dem ersten in dieser Wahlperiode, schaffen wir Einblick in und Überblick über die verkehrspolitische Arbeit der Fraktion Die LINKE im Bundestag.

Dabei spielt der öffentliche Verkehr immer eine zentrale Rolle:

20 Jahre nach der Bahnreform ziehen wir Bilanz (als Beteiligte der Bahnkonferenz, die zu diesem Anlass in Stuttgart stattgefunden hat und mit einer Großen Anfrage, die die Bundesregierung zur Stellungnahme zwingt) und schlagen neue Weichenstellungen vor. Dazu gehört auch, dass die Streichung von Nachtzügen nicht hingenommen, sondern mit einer Offensive beantwortet wird. Der ÖPNV muss – davon sind wir überzeugt – als sozialökologische Alternative zum Autoverkehr weiter entwickelt werden. Ein Meilenstein für uns ist dabei der

Nulltarif, die ÖPNV-Flatrate für alle, das solidarische Bürgerticket. Dabei sind wir noch auf der Suche nach dem besten Modell.

Wir setzen uns mit den zerstörerischen Großprojekten auseinander; mit dem BER, immer wieder mit Stuttgart 21 und mit weiteren. An den unseligen Plänen, privates Kapital in Betonprojekten zu »vergolden« üben wir fundierte Kritik. Und ebenso am »Weiter so« beim Straßenbau.

Wenn es dem Verkehrsminister ernst wäre mit »Erhalt vor Neubau«, hätte er nicht neue Straßenbauprojekte im Wert von 1,7 Milliarden Euro am Parlament vorbei bewilligen dürfen.

Unsere Aktivitäten und Alternativen dokumentieren wir hier und im Internet unter www.nachhaltig-links.de/mobilitaet. Wir freuen uns, wenn die Arbeit auch anderweitig genutzt werden kann.

Sabine Leidig
verkehrspolitische
Sprecherin

Herbert Behrens
Obmann im Ausschuss
für Verkehr u. digitale Infra-
struktur



Wir gratulieren dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, den Parkschützer*innen, dem Mahnwachen-Team und all denen, die unermüdlich zu einer Kultur der demokratischen Ermächtigung, der Aufklärung, des Widerstandes und konstruktiven Protestes beitragen zur 250. Montagsdemonstration am 8. Dezember 2014!

A. Bahn

20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre verfehlte Bahnpolitik

von Bernhard Knierim

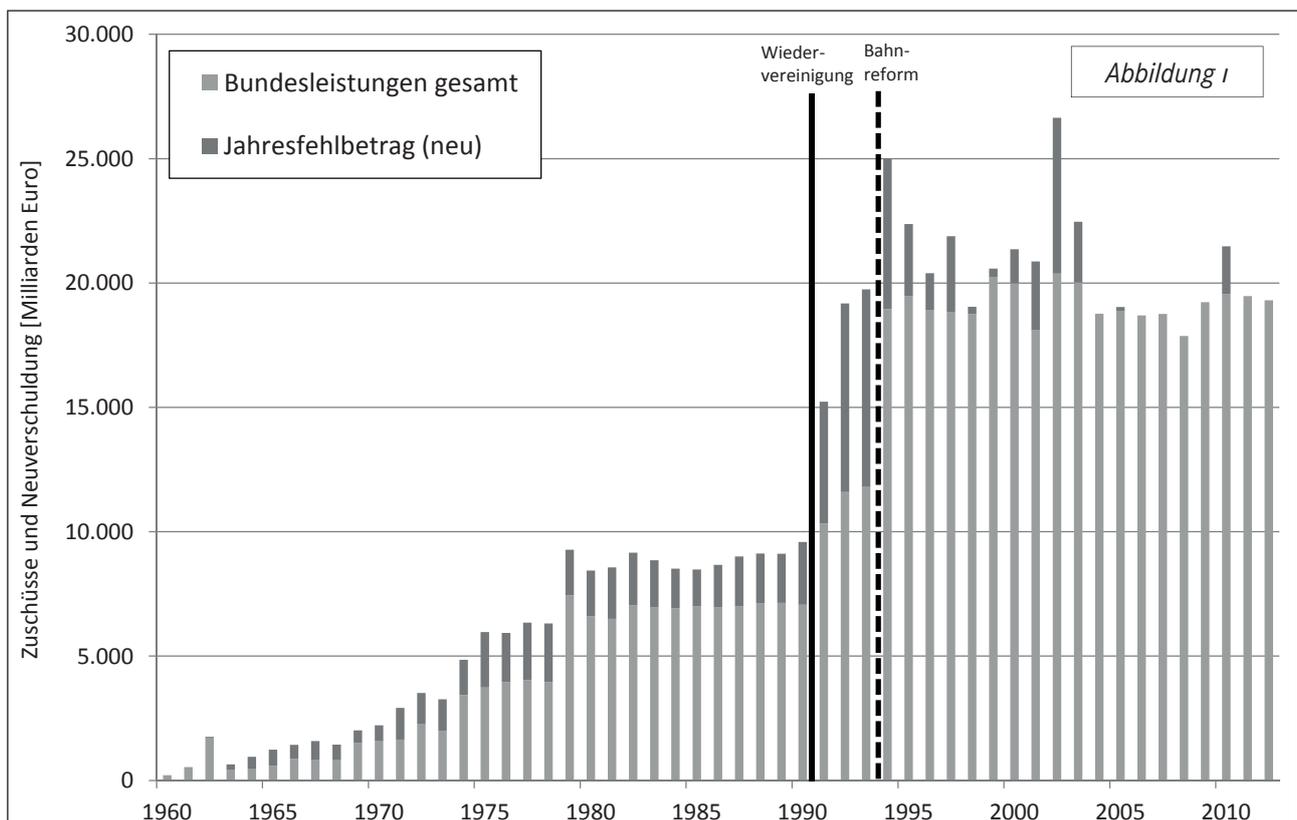
Altkanzler Helmut Schmidt prägte die denkwürdige Aussage: »Deutschland kann sich immer nur eines von beiden leisten, entweder eine Bundeswehr oder eine Bundesbahn.« Dass dies in seiner Logik nicht auf eine Demilitarisierung hinauslaufen sollte, war klar. Aber auch bis zur formellen Privatisierung der Bahn dauerte es nach Schmidts Ausspruch noch einmal mehr als ein Jahrzehnt.

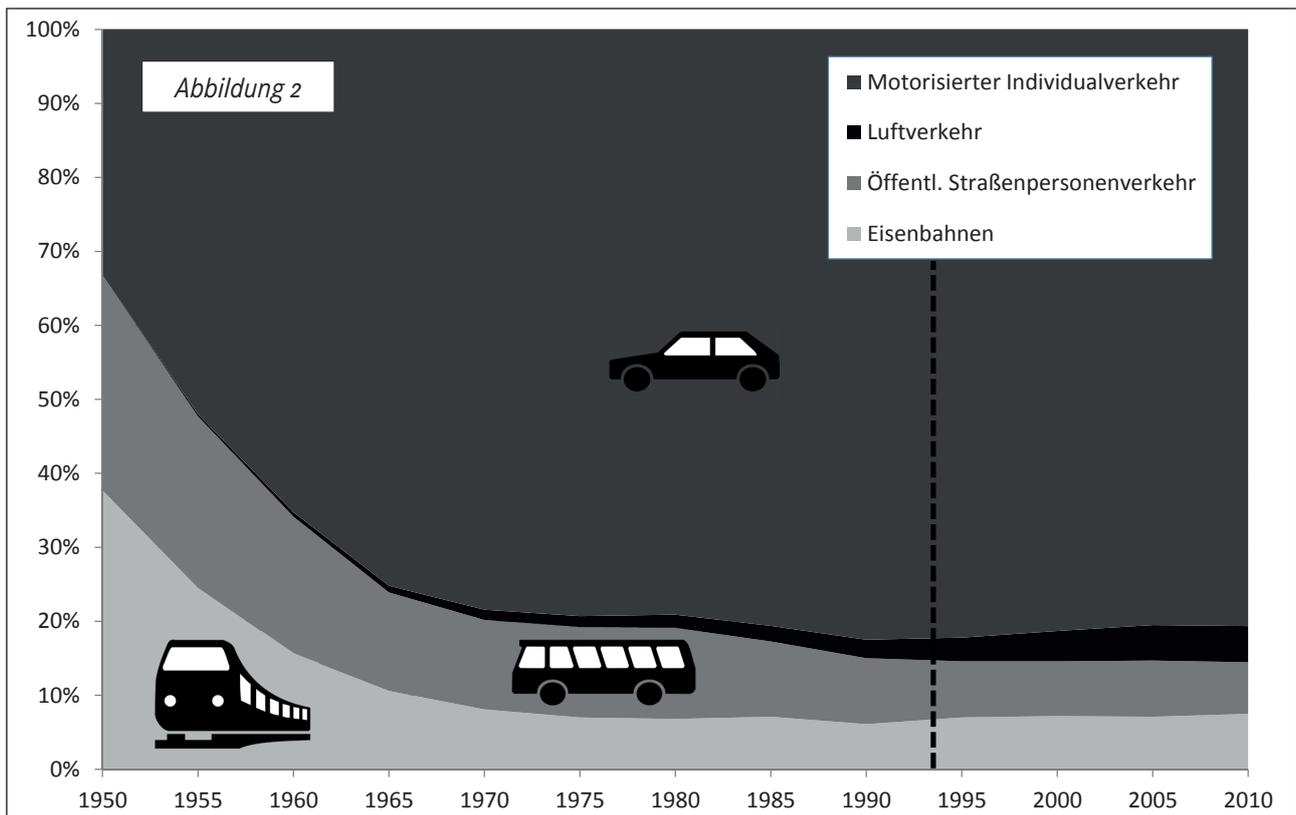
Tatsächlich war die Bundesbahn in den 1980er Jahren in einer Schieflage: Sie erwirtschaftete ein jährliches Defizit von etwa 1,5 Milliarden Euro, während sie nur noch einen geringen Marktanteil von 6 Prozent im Personen- und 20 Prozent im Güterverkehr hatte. Ihr Angebot wurde von der Mehrheit der Bevölkerung als nicht sonderlich attraktiv eingeschätzt, der Straßenverkehr hatte ihr dank der massiven Straßen- und Autobahnbauprogramme bei gleichzeitigen Stilllegungen vieler Bahnstrecken in den Jahrzehnten davor längst den Rang abgelaufen.

1989 wurde daraufhin die Regierungskommission Bundesbahn ins Leben gerufen – ein Gremium überwiegend mit Aufsichtsratsmitgliedern aus bahnfremden Branchen, während man darin Vertreter der Fahrgast oder Umweltverbände vergeblich suchte. Im Laufe ihrer Arbeit musste die Kommission auch noch die durch die Wiedervereinigung hinzugekommene Reichsbahn mit in ihre Analyse einbeziehen, die nach dem Wegfall

der bahnfrendlichen DDR-Politik mit noch größeren Problemen zu kämpfen hatte als die Bundesbahn. Der Abschlussbericht der Kommission erschien 1991 und stellte genau eine Lösungsmöglichkeit für die Krise der Bahn dar: die Überführung der beiden deutschen Bahnen in die privatwirtschaftliche Organisationsform der Aktiengesellschaft und die Öffnung des Schienennetzes für einen Wettbewerb verschiedener Bahnunternehmen. Auch sollte die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr auf die Bundesländer übertragen werden, die diese Leistungen – finanziert durch die Regionalisierungsmittel des Bundes – fortan bei der DB AG oder zunehmend bei anderen Bahnunternehmen einkaufen sollten. Diese Vorschläge wurden so eins zu eins in ein Gesetzespaket überführt, das im Dezember 1993 im Bundestag und im Bundesrat mit einer ganz großen Koalition von CDU/CSU, FDP, SPD und eines Teils von Bündnis 90/Die Grünen beschlossen wurde. Nur insgesamt drei Abgeordnete von CDU und SPD und zehn Abgeordnete der PDS/Linke Liste lehnten diese Reform ab. Damit konnte die Bahnreform noch gerade rechtzeitig zum 1.1.1994 in Kraft treten.

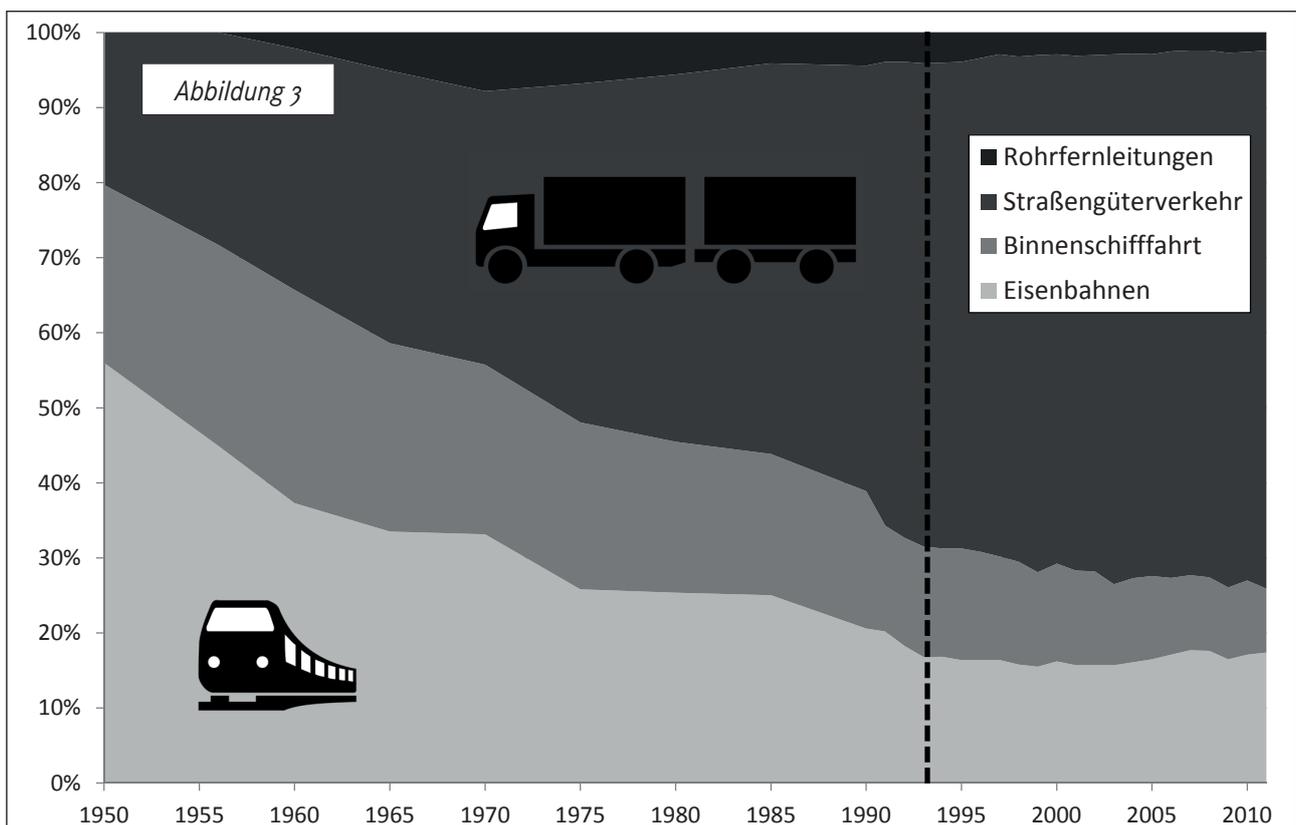
2014 wird die Bahnreform also 20 – höchste Eisenbahn für eine Analyse der Ergebnisse. Die DB AG selbst sieht die Reform gemäß Auftrag als Erfolg und versucht diese Auffassung wo immer möglich in der Öffentlichkeit zu platzieren, aber ein unabhängiger Blick auf die mit der Reform angestrebten Ziele ergibt ein anderes Bild: Oberstes Ziel der Reform war die Entlastung der öffentlichen Haushalte – was klar verfehlt wurde: Die Bahn erhält heute sogar höhere öffentliche Zuschüsse als vor der Reform, auch wenn sich diese in immer mehr

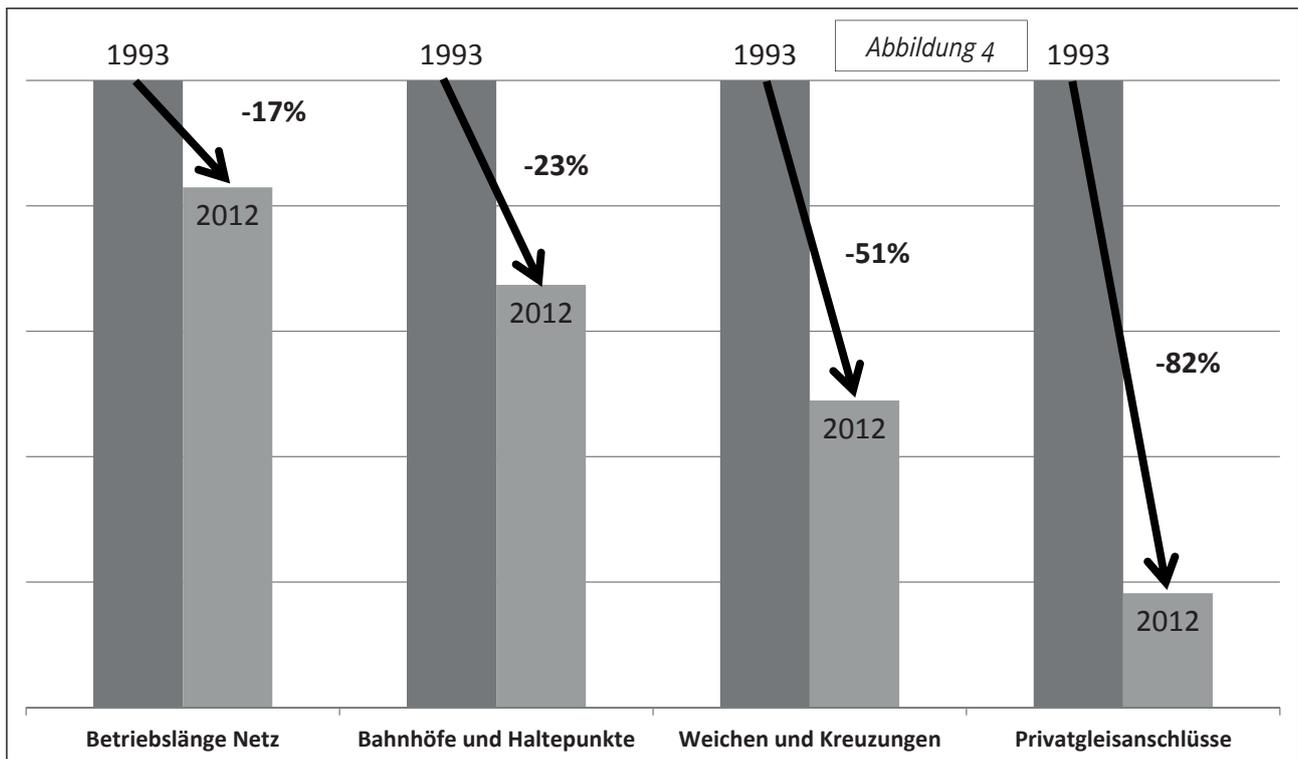




unterschiedlichen Haushaltsposten verstecken (siehe Abbildung 1). Das zweite wichtige Ziel war eine attraktive Bahn und eine Verlagerung von Verkehr auf diese. Auch hier: Fehlanzeige. Die Marktanteile der Bahn sind trotz einiger Schönrechnerei nicht angestiegen und stagnieren bei 7 Prozent im Personen- und 17 Prozent im Güterverkehr (siehe Abbildung 2). Nur im Nahverkehr gab es tatsächlich deutliche Steigerungen der Fahr-

gastzahlen, die vorwiegend durch die seit der Reform sehr gute und stabile Finanzierung, aber auch durch die oft besser am Bedarf orientierte regionale Bestellung der Verkehre zustande kam. Die Kundenzufriedenheit mit der Bahn – ganz besonders im Fernverkehr – ist allerdings gering, im europäischen Vergleich bekommt die Bahn in Deutschland eines der schlechtesten Urteile, und das nicht ohne Grund: Seit der Reform





wurden zahlreiche Städte vom Fernverkehr abgekoppelt, mit dem InterRegio wurde gar eine ganze Zugattung abgeschafft, deren Funktion zuvor die Anbindung insbesondere von Klein- und Mittelstädten gewesen war. Massive Sparmaßnahmen des DB-Managements haben zu der enormen Zunahme von Verspätungen und Zugausfällen bis hin zum mehrmaligen wetterbedingten Zusammenbruch des Verkehrs geführt. Gleichzeitig sind die Preise jedoch etwa doppelt so schnell angestiegen wie die allgemeine Inflation, und ein unübersichtliches Flickenteppich-Preissystem mit diversen nicht kombinierbaren Sondertarifen macht das Bahnfahren immer komplizierter. Das gilt ganz besonders im Regionalverkehr, wo jeder Verkehrsverbund seine eigenen Regelungen macht – ein Rückfall in die Kleinstaaterei, der abschreckend auf die Kunden wirkt. Der Ausschreibungswettbewerb zwischen den Bahnunternehmen hat zudem zu einer Untergrabung von Lohn- und Sozialstandards geführt.

Und auch im Güterverkehr hat die DB AG massiv eingespart, sich aus dem regionalen Verkehr und dem Stückgutverkehr komplett zurückgezogen und zahlreiche Unternehmen vom Gleisnetz abgekoppelt. Das Bahnnetz wurde seit 1994 nochmals um 17 Prozent abgebaut, 7000 Kilometer wurden stillgelegt (siehe Grafik 3), während in der gleichen Zeit das Autobahnnetz um fast 2000 Kilometer erweitert wurde. Es wurden zwar auch mehrere Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken für die Bahn gebaut. Diese gehen jedoch meist am Bedarf des Großteils der Bahnkundinnen und -kunden vorbei, die zum überwiegenden Teil eben nicht von Beschleunigungen im Minutenbereich zwischen den Metropolen profitieren, sondern in den Regionen abseits der schnellen Achsen unterwegs sind, aus denen sich die Bahn immer mehr zurückzieht.

Die DB AG konzentriert sich derweil immer mehr auf andere Branchen, die nichts mit Bahnverkehr zu tun haben: Durch Aufkäufe zahlreicher Unternehmen ist sie zum größten Lkw-Transporteur und einem der größten Busbetreiber in Europa, dem zweitgrößten Luftfracht- und dem drittgrößten Seefrachttransporteur der Welt geworden. Die zahlreichen Umstrukturierungen haben die DB AG dabei zu einem Moloch aus vielen hundert Unternehmen mit parallelen Wasserköpfen gemacht, während der Bundesbahn immer ihr angeblich viel zu großer, träger Beamtenapparat vorgeworfen wurde. Die DB AG sieht sich immer mehr als Global Player und vernachlässigt dabei ihr eigentliches Kerngeschäft – kaum verwunderlich bei einer Unternehmensführung, die sich von Beginn des Unternehmens an fast ausschließlich aus Auto- und Luftfahrtmanagern zusammensetzt.

Die Bilanz der Bahnreform sieht also alles andere als rosig aus; alle wesentlichen Ziele wurden rundweg verfehlt. Doch anstatt dieses Scheitern einzugestehen und über notwendige Verbesserungen der Reform nachzudenken, sollte diese zum Anfang des Jahrtausends im Sinne der neoliberalen Agenda vervollständigt werden: Zu der formellen sollte auch die materielle Privatisierung kommen, sprich der Börsengang der DB AG. Das hätte die privatwirtschaftliche Organisationsform für lange Zeit unumstößlich festgelegt und viele weitere Milliarden an öffentlichen Mitteln in die Kassen von Privatunternehmen gespült. Bekanntlich wurde nichts aus dem Projekt; es geriet in den Sog der Finanzkrise, des ICE-Achsenbruchs in Köln, der die massiven Sicherheitsprobleme durch die Sparmaßnahmen bei der Instandhaltung in Vorbereitung auf den Börsengang endgültig offenbarte, und der inzwischen gewendeten öffentlichen Meinung, die eine solche Privatisierung mit überwältigender Mehrheit ablehnte. Wer den Koalitionsvertrag der »GroKo« aufmerksam liest, mag sich aber

nicht beruhigt zurücklehnen: Eine Hintertür für dieses Vorhaben bleibt auch weiter offen.

Seitdem dümpelt die DB AG mit einer Struktur umher, die für ihren eigentlichen Zweck, einen zuverlässigen Bahnverkehr im ganzen Land, kontraproduktiv ist und deren Probleme nur gelegentlich öffentlich sichtbar werden – wie im letzten Sommer mit der zeitweisen Stilllegung ganzer Bahnhöfe aufgrund des eingesparten Personals in den Stellwerken oder den gerade immer deutlicher werdenden Instandhaltungsmängeln im gesamten Bahnnetz. In der Politik traut sich niemand, das heiße Eisen wieder anzufassen und offen über die Notwendigkeit einer anderen Struktur der Bahn zu debattieren. Die Bahn ist kein Profilierungsthema, und so lässt man Rüdiger Grube weiter wursteln.

Wo also lag der Fehler, warum ist diese Bahnreform so spektakulär gescheitert? Die Regierungskommission Bundesbahn ging von einer höchst fragwürdigen These aus, nämlich dass die wirtschaftlichen Probleme der beiden deutschen Bahnen vor der Reform lediglich auf die Organisationsstrukturen zurückzuführen seien. Das passte perfekt in den Geist der Zeit, dem Staat nicht die Spur von wirtschaftlichem Handeln zuzutrauen und stattdessen in der privatwirtschaftlichen Organisation den generellen Problemlöser für alles zu sehen. Vergessen waren alle Erkenntnisse der Jahrzehnte davor über natürliche Monopole, aus denen bei einer Privatisierung gezwungenermaßen private Monopole werden mussten. Auch die Regierungskommission wies zwar am Rande darauf hin, dass die Strukturreform der Bahn in eine Reform des Verkehrsmarktes eingebunden sein müsse, davon war jedoch später keine Rede mehr. So blieb der eigentliche Elefant im Raum doch unbeachtet: Weder die jahrzehntelange Fokussierung der Verkehrspolitik auf den Straßen- und den Luftverkehr noch die Verzerrungen des Verkehrsmarktes, die diesen beiden Verkehrsarten massive Kostenvorteile gegenüber der umwelt- und klimafreundlicheren Bahn verschaffen, wurden diskutiert. So subventioniert der Staat den Straßen- und Luftverkehr noch immer in sehr viel größerem Umfang als die Bahn, obwohl die Folgen für Gesellschaft, Klima und Umwelt schon längst bestens bekannt sind.

Eine zweite Bahnreform ist daher überfällig: Zum einen hat sich die eingeführte Struktur als ungeeignet erwiesen, und zum anderen muss diese in eine grundlegende Verkehrsmarktreform eingebettet sein, die endlich die tatsächlichen Kosten der unterschiedlichen Verkehrsträger abbildet. Nur dann hat die Bahn eine wirkliche Chance, auch wieder größere Marktanteile zu gewinnen.

Ein Interview mit Sabine Leidig zum Thema Bahnreform findet sich auf der Website der Linksfraktion: <http://www.linksfraktion.de> > Presse > Interview der Woche

Außerdem erschien zu dem Thema im April 2014 das Buch »Umsteigen bitte! – 20 Jahre Bahnreform« von Bernhard Knierim und Winfried Wolf (Schmetterling Verlag Stuttgart).

Große Anfrage »20 Jahre Bahnreform« – Kurzauswertung

von *Bernhard Knierim*

Die 1993 beschlossene und zum 1.1.1994 in der ersten Stufe in Kraft getretene Bahnreform jährt sich im Jahr 2014 zum zwanzigsten Mal. Dieser Anlass ist der richtige Zeitpunkt, um eine Bilanz dieser grundlegenden Bahnstrukturreform zu ziehen. Zu diesem Zweck haben wir der Bundesregierung Anfang 2014 als Große Anfrage einen umfangreichen Fragenkatalog mit 136 Fragen zugesandt (Drucksache 18/1500). Diese liegt nun seit Mitte November beantwortet vor und kann von der Website des Bundestages heruntergeladen werden (Drucksache 18/3266, <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/032/1803266.pdf>). Eine ausführliche Auswertung der Anfrage werden wir in der nächsten Ausgabe des Verkehrspolitischen Zirkulars präsentieren; hier vorab einige Schlaglichter.

Das Presseecho der Großen Anfrage war sehr gut. Das Thema ist am 25./26.11. in fast allen großen Medien aufgenommen worden, wobei es leider fast nur um den Aspekt der Verspätungen ging. Immerhin wurde aber überall berichtet, dass die Daten auf die Große Anfrage der Linksfraktion zurückgehen; viele Zeitungen haben außerdem die Statements von Sabine Leidig dazu übernommen.

Wie wir das von allen Anfragen gewohnt sind, drückt sich die Bundesregierung auch hier bei vielen entscheidenden Fragen um die Antworten herum. Sie antwortet ausweichend und unkonkret und zieht keine klaren Rückschlüsse aus offensichtlichen Daten – leider nichts Neues. Die Bundesregierung kommt ihrer Auskunftspflicht gegenüber dem Bundestag nicht zufriedenstellend nach. Dennoch lassen sich einige interessante Rückschlüsse aus den Antworten der Bundesregierung ziehen:

- Die Bundesregierung verweist auf die angebliche Entwicklung der DB AG als »wirtschaftlich erfolgreiches und international tätiges Unternehmen« (Antwort auf Frage 5). Genau diese Internationalisierung, die die Bundesregierung als so erfolgreich einschätzt, war aber mit der Bahnreform gerade nicht beabsichtigt. Sie schadet überdies dem inländischen Schienenverkehr, weil Kapital abgezogen wird, das bei der Instandhaltung der Bahninfrastruktur gebraucht würde (interessant dazu auch die Unternehmensaufkäufe, Tabelle in Antwort auf Frage 102). Ferner verweist die Bundesregierung bei der Einschätzung der Bahnreform als Erfolg nur auf die steigende Verkehrsleistung der Schiene, ohne auf die stagnierenden Marktanteile einzugehen (Antwort auf Frage 12). Die Steigerung dieser Anteile (Modal Split) war aber gerade das Ziel der Bahnreform gewesen, ist jedoch offensichtlich gescheitert.
- Die Bundesregierung kann keine schlüssige Antwort darauf liefern, warum das Anlagevermögen der DB AG in deren eigenen Bilanzen und den offiziellen Bilan-

- zen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur so völlig unterschiedlich bewertet wird und in den DB-AG-Bilanzen nur einen Bruchteil des Werts in den offiziellen Bilanzen beträgt (Antwort zu Fragen 24 und 25). Damit kann sie auch den Verdacht nicht zerstreuen, dass diese Bilanzierung bei der DB AG mit der Absicht geschieht, die Bilanzdaten wie das ROCE möglichst gut aussehen zu lassen und damit »börsenfähig« zu wirken.
- Die Bundesregierung sieht offensichtlich kein Problem darin, dass die Stilllegungen von Bahnstrecken seit der Reform vorwiegend in Ostdeutschland stattfanden – sie verweist nur auf die »Umstrukturierung des Verkehrsmarkts im Beitrittsgebiet« (Antwort auf Frage 26), was sehr zynisch klingt, da tausende von Menschen dadurch vom Bahnverkehr abgekoppelt wurden.
 - Gegenüber mehr als 9.000 stillgelegten Gleisanschlüssen von Unternehmen im Bahnnetz seit der Bahnreform sind durch das Gleisanschlussprogramm der Bundesregierung gerade einmal 112 Gleisanschlüsse wieder hergestellt worden (Antwort zu Fragen 43 bis 47). Das bedeutet, dass trotz dieses Programms nur sehr wenige Unternehmen die Möglichkeit haben, Güter direkt auf der Schiene transportieren zu lassen – ein wichtiger Grund dafür, dass der Marktanteil der Bahn beim Güterverkehr nicht signifikant ansteigt.
 - In Anlage 3 wird der Kapazitätsabbau im Streckennetz der Bahn konkret mit Angaben der einzelnen Strecken benannt. Dabei wurden nicht nur zahlreiche Strecken stillgelegt, sondern auch viele Abschnitte von zwei Gleisen auf eines zurückgebaut (zweite Tabelle von Anlage 3). Über den Abbau von Überholgleisen hat die Bundesregierung dabei offensichtlich überhaupt keine Informationen (Antwort zu Frage 31). Das Fehlen eben solcher Kapazitäten im Netz – und viele davon wurden erst in den letzten Jahren vor allem unter der Ägide von Hartmut Mehdorn abgebaut – ist jedoch für zahlreiche der täglich im Bahnbetrieb auftretenden Engpässe und Verspätungen verantwortlich.
 - Thema Bahnimmobilien: Jährlich erzielen die DB AG und ihre Töchter über 100 Millionen Euro Gewinn mit dem Verkauf von Immobilien; alleine mit dem Verkauf der Immobilientochter »Aurelis real estate GmbH« hat die DB AG insgesamt 1,64 Mrd. Euro eingenommen (Antwort auf Frage 50). Die DB AG agiert hier offensichtlich in bester Manier einer »Heuschrecke« im Immobilienmarkt. Immobilienverkäufe der DB AG werden dabei offensichtlich erst seit 1999 überhaupt erfasst (Antwort auf Frage 48)! Interessant ist auch, dass ausgerechnet die Paket-/Portfolioverkäufe von Immobilien, die oft hunderte von Gebäuden umfassen, nicht erfasst werden (Antwort auf Frage 54). Seit 1999 wurden insgesamt mindestens 1900 Bahnhofsgebäude (»Empfangsgebäude«) mit Grund und Boden durch die DB AG verkauft (Antwort auf Frage 55) – hier veräußert ein Bundesunternehmen also ganz offensichtlich sein Tafelsilber.
 - Fast 100 Städte mit über 20.000, 25 davon sogar mit über 50.000 Einwohnern, haben seit 1999 ihre Anbindung an den Fernverkehr der Bahn komplett verloren (Antwort auf Frage 60); für 122 weitere Städte wurde die Anzahl der Fernverkehrshalte mindestens halbiert (Antwort auf Frage 61). Die Bundesregierung sieht sich entgegen dem Grundgesetzartikel 87e offensichtlich nicht in der Verantwortung für eine Versorgung der Bevölkerung mit Mobilitätsangeboten und verweist stattdessen auf die »rein unternehmerische Entscheidung« der DB AG (Antwort auf Fragen 62 bis 67). Eine Grundversorgung mit Mobilität wird so sicher nicht gewährleistet.
 - Der kontinuierliche Abbau des Nachtzugnetzes der Bahn lässt sich mit der Tabelle nachvollziehen, die als Antwort auf Frage 77 vorliegt. Zahlreiche Verbindungen fallen mit den aktuellen Kürzungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 noch zusätzlich weg. Mit diesen Zahlen können wir weiter gut zu dem Thema argumentieren, wenn wir uns für den Erhalt und den Ausbau des Nachtzugnetzes einsetzen (siehe dazu auch Drucksache 18/2494).
 - Leider der vorwiegende in den Medien präsente Aspekt: Die Verspätungen im Fernverkehr der Bahn haben seit der Erfassung dieser Zahlen über die letzten zehn Jahre deutlich zugenommen (Antwort auf Frage 88). Würde man bei der DB AG die strengen schweizerischen Kriterien für Verspätungen ansetzen, wären nur gut 83 Prozent der Züge pünktlich, bei japanischen Kriterien sogar nur 60 Prozent. Diese Zahlen sehen noch deutlich besser aus als die Realität, da hier die vergleichsweise pünktlichen Nahverkehrszüge mit eingerechnet sind und die DB AG ausfallende Züge und verpasste Anschlüsse in ihre Statistik gar nicht erst einbezieht.
 - Die Nachrüstung aller deutschen Schienenstrecken mit automatischen Zugsicherungsanlagen kostet gerade einmal 74 Mio. Euro (Antwort auf Frage 127). Die rechtzeitige Durchführung dieser Investition hätte das tödliche Unglück von Hordorf im Jahr 2011 mit zehn Toten verhindern können. So wird also Geld auf Kosten der Sicherheit eingespart – erst nach dem Unglück wurde die Nachrüstung der Strecken beschleunigt und schließlich abgeschlossen.

NEUERSCHEINUNG



Das Jahr 1994 brachte mit der Bahnreform und mit der Gründung der Deutschen Bahn AG die größte Veränderung im Verkehrsbereich seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Dabei gab es etwas Licht, aber auch viel Schatten. Im Nahverkehr kam es mit der Regionalisierung und höheren Unterstützungszahlungen des Bundes zu einem erfreulichen Anstieg der Fahrgastzahlen.

Der Fernverkehr, auf den sich die Investitionen konzentrierten, stagniert jedoch seit zwanzig Jahren. Vor allem erfolgte ein deutlicher Infrastrukturabbau. Vielerorts gab es einen Rückzug der Bahn aus der Fläche. Tausende Bahnhöfe sind heruntergekommen oder gleich stillgelegt. Die Belegschaft wurde halbiert.

In jüngerer Zeit produzierte die Deutsche Bahn dann spektaku-

läre Negativ-Schlagzeilen: erinnert sei an das *Winterchaos 2009/2010*, an die *Sauna-ICEs* im Sommer 2010, an die *Dauerkrise der S-Bahn-Berlin* und an die dreiwöchige *Schließung des Hauptbahnhofs Mainz* im Sommer 2013 wegen Personalmangels.

Bernhard Knierim und Winfried Wolf führen diese negativen Tendenzen auf die Bahnreform zurück, die mit der Bildung der Deutschen Bahn als Aktiengesellschaft auch eine formelle Bahnprivatisierung war, die logisch auf einen – bislang gescheiterten – Bahnbörsengang im Jahr 2008 zusteuerte. Sie ist bis zum heutigen Tag mit Gewinnmaximierung und Auslandsexpansion anstelle einer Orientierung auf optimalen Schienenverkehr und auf das inländische Kerngeschäft verbunden.

Die Autoren, beide aktiv im **Bündnis Bahn für Alle**, skizzieren im letzten Kapitel dieses Buchs, wie eine überzeugende Struktur der Bahn und eine nachhaltige Verkehrs- und Bahnpolitik aussehen müssen, und plädieren in diesem Kontext für öffentliche Eigentumsformen mit dem Grundsatz „so dezentral wie möglich, so zentral wie nötig“.

Bernhard Knierim und Winfried Wolf · Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform · Großformat · 255 Seiten
ISBN 3-89657-071-4 · 22,80 Euro · www.schmetterling-verlag.de

KOPFmachen-Konferenz in Stuttgart

von Bernhard Knierim

In diesem Jahr gibt es gleich zwei Bahn-Jubiläen: Sowohl die Bahnreform und damit die DB AG (siehe Artikel auf Seite 4) als auch das Projekt Stuttgart 21 werden 20 Jahre alt. Dieses Zusammentreffen ist kein Zufall, denn die formelle Privatisierung der DB als Aktiengesellschaft hat ihr Spekulationen mit Grundstücken und Immobilien erst ermöglicht – und Stuttgart 21 ist wohl das größte solche Projekt. Daher haben sich das Bündnis Bahn für Alle mit dem Bahnexpertenkreis Bürgerbahn statt Börsenbahn, das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 und die Fraktionsgemeinschaft SÖS/LINKE im Stuttgarter Gemeinderat zusammengetan, um zu einer KOPFmachen-Konferenz über die 20-Jahres-Bilanz der Bahnreform und notwendige Änderungen der Bahnpolitik vom 25. bis 27. April in Stuttgart einzuladen.

Damit trafen sie offensichtlich einen Nerv: Etwa 500 Menschen nahmen an der Konferenz teil, viele aus Stuttgart und Umgebung, aber auch zahlreiche Gäste aus dem ganzen Land. Es gab mehrere große Podiumsdiskussionen und Vorträge mit maßgeblichen Personen aus Politik und Medien und 20 Workshops zu einzelnen Aspekten der Bahn, zu ihrer Entwicklung seit der Reform und zu Stuttgart 21. Leider fand sich trotz mehrfacher Einladungen kategorisch keine Vertreterin und kein Vertreter der DB AG bereit, die Bilanz der Bahnreform mit den Bahninteressierten und den Bahnexperten zu debattieren – ein leider typisches Verhalten des Staatskonzerns, der die Ergebnisse der Reform natürlich anders bewertet, dies aber nicht mit belastbaren Zahlen begründen kann. Auch auf der Konferenz wurde dementsprechend die Forderung nach der Herstellung von Transparenz der DB AG, in die ja immerhin jedes Jahr viele Milliarden an öffentlichen Geldern fließen, immer wieder geäußert.

In den Debatten herrschte weitgehende Einigkeit darüber, dass die Bahnreform in den maßgeblichen Aspekten gescheitert ist. Lediglich die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs und das damit verbundene deutliche Wachstum in vielen Regionen gilt als Erfolg – auch hier aber mit der negativen Nebenwirkung, dass dadurch die Kleinstaaterei wieder Einzug gehalten hat und die unterschiedlichen Regelungen und Tarife der Verkehrsverbände oft kundenfeindlich wirken. Gleichzeitig stagniert der Bahn-Fernverkehr in absoluten Zahlen und verliert somit Marktanteile – eine Folge der massiv steigenden Fahrpreise (inflationenbereinigt um mehr als 50 Prozent seit der Bahnreform, auf einigen Strecken sogar um über 100 Prozent), des unübersichtlichen Preissystems und nicht zuletzt der mangelhaften Zuverlässigkeit und des immer weiter abnehmenden Reisekomforts. Seit letztem Jahr kommen nun auch noch die Fernbusse als Konkurrenz hinzu, die der Bahn insbesondere mit Direktverbindungen auf den Linien der fatalerweise abgeschafften InterRegios Konkurrenz machen und von der fehlenden Autobahnmaut profitieren – während die Trassen- und Stationspreise im Bahnverkehr immer mehr ansteigen und die Bahn

durch die einseitigen Investitionen in das teure Hochgeschwindigkeitsnetz zunehmend zum Transportmittel für Geschäftsleute und Wohlhabende wird. Außerdem wurde das Bahnnetz seit der Reform insbesondere in Ost-deutschland weiter drastisch reduziert und zahlreiche Bahnhöfe wurden geschlossen, während das Straßen- und Autobahnnetz weiter ausgebaut wurde. Dadurch ist die Bahn für immer mehr Menschen letztlich keine wirklich nutzbare Alternative. Gleichzeitig ist das Management der DB AG erstens fachfremd und zweitens immer weniger auf den Bahnverkehr orientiert. Stattdessen baut es den Konzern zunehmend zum internationalen Logistikkonzern um und betreibt Großprojekte mit sehr zweifelhaftem Nutzen – nicht nur in Stuttgart. Ein Workshop untersuchte speziell dieses Phänomen und ging der Frage nach, ob bei der Bahn letztlich die Automobilindustrie am Steuer sitzt.

Auch die Rolle der Beschäftigten wurde diskutiert: Sie stehen aufgrund der zunehmenden Arbeitsverdichtung unter immer größerem Druck und schieben Millionen von Überstunden vor sich her – eine Folge des massiven Arbeitsplatzabbaus seit der Reform um etwa 170.000 Beschäftigte. Hauptkritikpunkte waren immer wieder die Struktur der DB AG und die fehlende politische Steuerung als Ursache für die geschilderten Probleme: Die Konstruktion als privatwirtschaftliches Unternehmen führt dazu, dass die Maximierung der ausgewiesenen und aufgrund der gleichzeitigen Subventionierung ohnehin nicht realen Gewinne über alles andere gestellt wird, während die Kundenorientierung und die Zuverlässigkeit auf der Strecke bleiben. Daher forderten die Teilnehmenden einhellig eine klare politische Steuerung der Bahn: Statt der Renditeorientierung müsse sie analog zu den erfolgreichen Schweizerischen Bundesbahnen Vorgaben dazu erhalten, welchen Verkehr in welcher Qualität sie zu leisten habe. Eigentlich ist eine solche Regelung auch seit der Bahnreform im Grundgesetz vorgesehen: Art. 87e GG verweist auf ein bis heute nicht existentes Gesetz, das den Fernverkehr im Land regeln solle. Stattdessen wurden zahlreiche kleine und mittlere Städte und ganze Regionen vom Fernverkehr komplett abgehängt. Als Alternative stand auf der Konferenz immer wieder die Idee des Deutschlandtakts im Mittelpunkt: Anstelle der Orientierung auf Hochgeschwindigkeit sollte der Schwerpunkt auf der optimalen Vernetzung der Bahnlinien untereinander und mit dem sonstigen öffentlichen Verkehr liegen, und weitere Ausbauten des Bahnnetzes sollten der Verbesserung dieses Systems und der Beseitigung von Kapazitätsengpässen dienen. Bei der Entwicklung der Bahn müssten auch die Fahrgäste ein direktes Mitbestimmungsrecht haben.

Die Bundestagsfraktion DIE LINKE war an der Konferenz ebenfalls auf mehreren Ebenen beteiligt: Sabine Leidig als verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion moderierte, leitete mehrere Workshops u.a. zur Frage von Feminismus und Mobilität und debattierte auf dem Abschlusspodium mit Vertretern der anderen Parteien. Winfried Wolf und Bernhard Knierim als Mitarbeiter des MdB-Büros von Sabine Leidig waren stark in die Organisation und inhaltliche Vorbereitung eingebunden und leiteten ebenfalls mehrere Workshops.



Der Presseclub mit (von links nach rechts): Birgitte Johanna Henkel-Waidhofer (Buchautorin und Journalistin), Joe Bauer (Journalist der Stuttgarter Nachrichten), Monika Lege (Moderatorin), Arno Luik (Journalist des Stern) und Hans-Werner Fittkau (Journalist von Phoenix TV).

Auf der Konferenz wurde aber nicht nur inhaltlich debattiert, sondern es gab auch ein umfangreiches Kulturprogramm – mit dem live begleiteten Bahn-Stummfilm »Der General« von Buster Keaton, Kabarettbeiträgen von Christine Prayon und Musik des Kleinen Elektronischen Weltorchesters so-wie von dem schwäbischen Liedermacher Thomas Felder, der besonders mit der neuen Baden-Württembergischen Landesregierung und ihrer »kritischen Begleitung« von Stuttgart 21 ins Gericht ging. Auch die Kundgebung am Samstag gegen Stuttgart 21 vor dem Rathaus war in das Konferenzprogramm eingebettet.

Die KOPFmachen-Konferenz verabschiedete das »Stuttgarter Manifest, in dem eine völlige Umorientierung der Bahnpolitik gefordert wird – weg von der Orientierung auf Profit und hin zu einer Bürger-

und Flächenbahn, die die Bahn für alle Menschen im Land zu einer wirklichen Alternative machen würde. Das Manifest ist auf den folgenden Seiten abgedruckt. Die Ergebnisse der Konferenz sind außerdem als sehr lesenswertes Extraheft der Zeitschrift »Lunapark 21« erschienen, das wie auch viele weitere Veröffentlichungen von Bahn für Alle über den Webshop bestellbar ist: <http://www.grueneliga.de> > Shop > Publikationen > Verkehr



Das Abschlusspodium der Konferenz mit (von links nach rechts) Sabine Leidig (MdB und verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion Die Linke), Winfried Wolf (Moderator, Bahn für Alle), Matthias Gastel (MdB und bahnpolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen) und Dirk Fischer (MdB und verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion).

Stuttgarter Bahn-Manifest

Fünfzehn Forderungen für eine neue Bahnpolitik

20 Jahre nach der Bahnreform und 20 Jahre nach der ersten Präsentation von Stuttgart 21 müssen Konsequenzen gezogen, die Bahn wieder auf das richtige Gleis gesetzt werden. Das nachfolgende Manifest wurde auf der Konferenz »Kopf machen in der Bahnpolitik – 20 Jahre Bahnreform, 20 Jahre Stuttgart 21«, die vom 25. bis 27. April 2014 in Stuttgart stattfand, diskutiert, verabschiedet und bei der Samstagkundgebung auf dem Marktplatz den ca. 4000 Kundgebungsteilnehmern unter großem Beifall vorgestellt.

1. Mit einer Reform der Bahnreform werden die Lehren aus dem Fiasko von Stuttgart 21 und der ausgebliebenen Verkehrswende nach der Bahnreform von 1994 gezogen. Die Bahn wird nicht weiter auf Rendite fixiert und Lobbyinteressen und undurchsichtigen Machtkalkülen ausgeliefert. Die Zeit der Herrengremien ist vorbei (derzeit ist nur je eine Frau in Aufsichtsrat und Vorstand, obwohl die Mehrheit der Bahnnutzenden Frauen sind). Die neue Bahn verbindet Wirtschaftlichkeit mit Transparenz und Bürgernähe. Sie wird öffentlich und demokratisch legitimiert und arbeitet gleichstellungsorientiert. Sie verzichtet auf einen Börsengang, Teilverkäufe und andere Formen der Privatisierung sowie auf globale Geschäfte.
2. Der Bundestag erlässt in Abstimmung mit den Ländern ein Fernbahngesetz gemäß Art. 87e GG mit guten Bedienungsstandards für ein IC/ICE- und InterRegio-Netz mit vielen Knoten und dichtem Takt.
3. Die Flächenbahn ist die strategische Antwort auf das alltägliche Staufiasko: Fern- und Nahverkehre erschließen alle Regionen mit einem dichten Netz und im integralen Deutschlandtakt.
4. Die Renaissance der Bahnen erfolgt mit tausenden kleinen Modernisierungs- und Ausbauprojekten, Streckenreaktivierungen und neue Haltepunkten. Ein modernes InterRegio-System verbindet alle Ober- und Mittelzentren im Taktverkehr und bietet dem liberalisierten Fernbusverkehr Paroli. Ein europäisches Nachtzugnetz mit vielen Relationen und attraktiven Tarifen bietet Alternativen zum Luftverkehr.
5. Das Bahnnetz wird elektrifiziert als Basis regenerativer Elektromobilität.
6. Innovativer Lärmschutz und sensible Trassierung sichern eine gute Akzeptanz des Schienenverkehrs bei Anliegern und Fahrgästen und verbessern die Lebensqualität längs der Strecken.
7. Regionale Güterbahnen mit dezentralen Umschlaganlagen und Gleisanschlüssen für Gewerbegebiete »entlasten« die Straßen. Beides sorgt für mehr Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz der Güterbahnen.
8. Eine sozial gerechte »Netzfahrkarte für Alle« (Bürgerticket) macht Bahnfahren wieder populär und rechnet sich. Eine fahrleistungsabhängige Lkw- und Pkw-Maut für alle Straßen sichert den Unterhalt der Infrastruktur und begrenzt den Straßenverkehr.
9. Ein Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr, öffentlichen Autos (Car Sharing und Mitnahmedienste), Leihfahrradsystemen und attraktivem Fuß- und Fahrradverkehr unterstützt die Verkehrswende.
10. Ein bundesweites System lokaler und regionaler Mobilitätzentralen integriert und koordiniert die Angebote der nachhaltigen Mobilität über eine zentrale Webadresse und Telefonnummer.
11. Grenzüberschreitende Aufgabenträger- und Verkehrsverbünde sichern in den Euregios den kleinen Grenzverkehr. Nahverkehrsprojekte erhalten bei den Europäischen Verkehrsprojekten Priorität. Technik- und Personalstandards der europäischen Bahnen werden auf hohem Niveau harmonisiert.
12. Die Zweiteilung Deutschlands in urbane Räume mit ÖPNV-Priorität und ländliche Räume mit Autopriorität wird überwunden. Attraktive Regionalbahnen und Bussysteme mit Mini-, Midibussen, Rufbussen sowie kombiniertem Personen- und Gütertransport sichern die ländliche Mobilität.
13. Der Öffentliche Verkehr wird Innovations- und Wachstumsmotor. Durch eine Kommunikationsoffensive überwindet er das Image als defizitärer Subventionsempfänger. Dazu gehören professionelle, emotionale Werbung, gute Fahrplan- und Tarifinformationen sowie moderne Fahrgastinformationssysteme mit Echtzeitauskunft.
14. Bürger und Öffentlichkeit werden bei allen Verkehrs- und Infrastrukturprojektplanungen von Anfang an beteiligt. Alle sinnvollen Alternativen werden geprüft.
15. Die Zeit der unkalkulierbaren Bahn-Großprojekte mit zweifelhaftem Nutzen und unklarer Wirtschaftlichkeit geht zu Ende. Stuttgart 21 ist ein Anachronismus. Ein Aus- bzw. Umstieg ist Voraussetzung einer zukunftsfähigen Bahnpolitik – die ausgearbeitete Alternative liegt vor: ein optimierter Kopfbahnhof (K21).

Die Nachtzüge – schon wieder das Ende eines Zugsystems?

von Bernhard Knierim und Winfried Wolf

Am 11. Dezember wird zum letzten Mal der Nachtzug von Berlin nach Paris fahren. Danach wird es – wenn man von dem Spezialfall des nur an einigen Tagen in der Woche verkehrenden Zuges Moskau–Paris einmal absieht – keine direkte Bahnverbindung mehr zwischen den beiden wichtigsten europäischen Hauptstädten geben. Dabei ist dieser Zug keineswegs schlecht ausgelastet, sondern erfreut sich größter Beliebtheit. Wer mitfahren will, muss wochenlang vorher buchen, weil der Zug regelmäßig ausgebucht ist. Der Grund für die Stilllegung laut DB AG: Die hohen TrassengeFoto: Protest gegen die Abschaffung der Nachtzüge am 24.9.

möchte oder gar nicht fliegen darf, für den sind Nachtzüge bislang die einzige Reisemöglichkeit. Vor allem bieten die Nachtzüge den Vorteil des Nachtsprungs, den die Bahn bis vor kurzem selbst beworben hat: »Ausgeschlafene reisen nachts«: Man kommt morgens an einem neuen Ort an und hat gleich den ganzen Tag dort zur Verfügung, was gegenüber der Anreise am Tag zuvor auch Hotelkosten spart.

Dennoch schiebt die DB AG die Nachtzüge Zug um Zug aufs Abstellgleis. Seit Jahren stellt sie immer wieder Linien ein, und eine dringend Neubestellung von Schlafwagen, die für einen langfristigen Weiterbetrieb notwendig wäre, scheint in weiter Ferne. Offiziell spricht die DB AG davon, ab 2016 ein neues Konzept für die Nachtzüge entwickeln zu wollen, doch es deutet vieles darauf hin, dass sie – nach dem Interregio, den



Protest gegen die Abschaffung der Nachtzüge am 24.9. in Berlin (Foto: Bernhard Knierim).

in Berlin (Foto: Bernhard Knierim).bühren in Frankreich und der Aufwand des Lokwechsels. Wer sich eben noch in einem zusammenwachsenden Europa wähnte und an die moderne Technik mit Zweisystem-Triebfahrzeugen denkt, wird sich jetzt verwundert die Augen reiben. Auch andere Nachtzugrouten sind bereits abgeschafft worden, so z.B. von Berlin nach Warschau, Riga, Sankt Petersburg, Odessa, Stuttgart, Südtirol oder Brüssel – ganz zu schweigen von den längst verschwundenen klassischen Fernreisezügen bis nach Istanbul. Fahren nach 162 Jahren Nachtzug-Geschichte bald gar keine dieser Züge mehr durch Deutschland?

Wer durch Europa reist und Billigflieger aus Gründen des Klimaschutzes oder auch der Bequemlichkeit meidet, auch wer unkompliziert Fahrräder mitnehmen

Touristikzügen und den Sonderzügen – auch dieses Fernreisesegment schlichtweg ganz abwickeln will. Dabei verweist das Staatsunternehmen immer wieder darauf, dass die Nachtzüge nicht mehr zeitgemäß seien, da viele der früheren Nachtzugverbindungen in Zeiten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in wenigen Stunden über den Tag zurückgelegt werden könnten. Das ist zwar richtig, sollte aber eher als neue Chance für den Nachtreiseverkehr genutzt werden: Denn wenn immer mehr Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa existieren, dann könnte man umgekehrt sehr viel weitere Strecken im Nachtsprung zurücklegen – entsprechendes Zugmaterial vorausgesetzt, was aber eine lösbare technische Hürde ist. Ein tatsächliches Probleme stellt hingegen die Wettbewerbsungleichheit zwischen den Verkehrsträgern dar: Während das Zugticket mit

vollen 19 Prozent Mehrwertsteuer belastet wird, ist das internationale Flugticket mehrwertsteuerbefreit, von der fehlenden Kerosinsteuer gegenüber der Belastung der Bahn durch Energiesteuer und EEG-Umlage ganz zu schweigen.

Das wichtigste Argument der DB AG gegen die Nachtzüge ist die ihrer Ansicht nach mangelhafte Wirtschaftlichkeit: Die Fahrgastzahlen seien in den letzten Jahren immer stärker zurückgegangen und der Nachtreiseverkehr sei ein Zuschussgeschäft. Dem widersprechen jedoch die nackten Zahlen sehr deutlich: Tatsächlich sind die Fahrgastzahlen zwischen 2010 und 2013 trotz der Stilllegung zahlreicher Linien um 18 Prozent gestiegen. Auch der Erlös kann sich sehen lassen: Die Nachtzug-Sparte erwirtschaftet pro Jahr auf der Schiene einen Gewinn von 10 Millionen Euro. Nur durch die Rechnung der DB AG wird daraus ein Verlust: Sie »vergisst« nämlich den zusätzlichen Nutzen der Nachtzüge etwa durch zusätzlich angehängte normale Wagen und die dadurch geschaffenen und von 1,2 Millionen Reisenden genutzten Verbindungen in Tagesrandzeiten zu bilanzieren und rechnet einen nicht nachvollziehbaren riesigen »Overhead« für den administrativen Aufwand ein – der dann aus dem satten Plus ein deutliches Minus macht. Diese Berechnungen sind völlig intransparent, ebenso wie die Angaben der DB zur angeblich geringen Auslastung der Nachtzüge: Ein Schlafwagen mit zwölf Dreibettabteilen ist nicht erst bei 36 Reisenden zu 100 Prozent ausgebucht, sondern auch schon bei 24 Doppel- oder 12 Single-Buchungen. Wer wie die DB AG aber den Maßstab des Tagverkehrs – Personenkilometer geteilt durch Platz-Kilometer – anlegt, rechnet objektiv falsch.

Wie schon viel zu oft in der Vergangenheit fällt der DB AG als Lösung nur der Rückzug ein: Statt ein Konzept zu entwickeln, wie der Nachtreiseverkehr verbessert und attraktiver gemacht werden kann, wird eine scheinbar nicht tragfähige Sparte abgewickelt, und hunderte von Arbeitsplätzen fallen dadurch weg. Ähnlich hat es die DB AG bekanntlich ab Ende der 1990er Jahre mit dem InterRegio-Verkehr gemacht, der jetzt durch

den Druck der Fernbusse wieder teilweise eingeführt werden soll, und auch im Güterverkehr hat sie sich im Rahmen von »Mora C« aus vielen Sparten und Gebieten zurückgezogen, statt eine Vorwärtsstrategie zu entwickeln. Eine parallele und ebenso bedauerliche Entwicklung ist im Übrigen auch beim EuroCity-Verkehr zu verzeichnen: Auch hier werden die erst durch veraltetes Wagenmaterial und lange Fahrzeiten immer unattraktiver gemachten Verbindungen zunehmend ausgedünnt. Parallel zur Einstellung des Nachtzugs Berlin – Paris wird beispielsweise auch der EC »Wawel« zwischen Berlin und Wrocław eingestellt, womit die ohnehin schon schlechten Verbindungen zwischen Deutschland und Polen nochmals reduziert werden. Auch der Autozugverkehr ins Ausland und ab Berlin wurde bereits komplett eingestellt: Wer mit seinem Privat-Pkw oder Motorrad reisen möchte, kann diese auf bestimmten Strecken nur noch separat per Lkw transportieren lassen. Verlagerung von Verkehr auf die Schiene hatte man sich anders vorgestellt.

Immerhin formiert sich jetzt eine Kampagne für den Erhalt der Nachtzüge – mit dem Anti-Privatisierungsbündnis Bahn für Alle, dem Bahnexpertenetzwerk Bürgerbahn statt Börsenbahn und den Beschäftigten des Nachtzug-Unternehmens DB-ERS. Gefordert wird ein neues Konzept für die Nachtzüge anstelle der stillen Abwicklung. Zahlreiche Petitionen aus verschiedenen Ländern setzen sich überdies für den Erhalt einzelner Linien ein. Weitere Informationen zur Kampagne sind hier zu finden: <http://www.nachtzug-bleibt.eu/>

Die Linksfraktion bringt sich aktiv mit in diese Kampagne ein und hat einen Antrag zum Erhalt der Nachtzüge »Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern« (Drucksache 18/2494) in den Bundestag eingebracht, der im Anhang dokumentiert ist. Auf diesen Antrag hin wird sich am 14. Januar auch der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages im Rahmen einer öffentlichen Anhörung mit der Zukunft der Nachtzüge befassen.

Appell der 66 »Rettet die Nachtzüge und den Autozugverkehr«

An

Frau Dr. Angela Merkel, Bundeskanzlerin
Herrn Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG

Herrn Martin Burkert, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestags

Herrn Michael Cramer, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Europaparlaments

Frau Michaela Rosenberger, Herrn Alexander Kirchner und Herrn Claus Weselsky als jeweilige Vorsitzende der bei der Bahn aktiven Gewerkschaften NGG, EVG und GDL

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Seit sechs Jahrzehnten – seit Gründung der EWG – wird versprochen: »Europa wächst zusammen«. Seit zwei Jahrzehnten – seit der Bahnreform – gilt »Vorrang Schiene«. Seit knapp einem Jahr – seit Beschluss des Koalitionsvertrags – proklamiert die Bundesregierung: »Den Verkehrsträger Schiene wollen wir weiter stärken und ausbauen.«

Doch wie sieht die Wirklichkeit aus? Der Fernverkehr auf der Schiene stagniert seit 1994. Gleichzeitig wuchs der Inlandsflugverkehr um 60 Prozent. Grenzüberschreitende Schienenverkehre werden eingestellt. 2014 wurde das Aus für den Autoreisezugverkehr verkündet. Bis Ende 2014 werden wichtige Nachtzugverbindungen eingestellt. Zusammen mit der Ankündigung weiterer Kappungen von Nachtzugverbindungen erscheint die Zukunft des gesamten Nachtzugverkehrs gefährdet.

Diese Entwicklungen stehen in offenem Widerspruch zu den zitierten Proklamationen. Das Grundgesetz verpflichtet mit Artikel 87e dazu, »den Verkehrsbedürfnissen [...] Rechnung [zu] tragen«. Wenn Züge, wie im Fall der Autoreisezüge und der Nachtzüge, einen rund doppelt so hohen Auslastungsgrad wie die übrigen Fernverkehrszüge haben und wenn diese darüber hinaus oft ausgebucht sind, dann liegt hier offensichtlich ein besonderes »Verkehrsbedürfnis« vor.

Nachtzüge gibt es in Deutschland seit 1852. Autoreisezüge seit 1930. Diese Eisenbahnangebote sind demnach klassische Bestandteile der Eisenbahn. Wer diese aufgibt oder gefährdet, der leistet einen weiteren Beitrag dazu, dass der Schienenverkehr substantiell geschwächt wird.

Wir begrüßen die Aktivitäten, die die Beschäftigten und die Belegschaftsvertretungen der dadurch betroffenen Tochter der Deutschen Bahn AG, der DB ERS (DB European Railservice), zur Verteidigung von Autoreisezug und Nachtzug und der bis zu 1000 bedrohten Arbeitsplätze ergriffen haben.

Wir appellieren an Sie: Unternehmen Sie alles in Ihren Kräften Stehende, um den drohenden Kahlschlag bei den Schienenverkehrsangeboten zu verhindern!

Anm. der Appell-Koordination: 1994 gab es 139 Millionen Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr. 2013 waren es 130,9 Millionen. Im Nachtzugverkehr (CNL) gab es – im Gegensatz zu dem von der DB behaupteten Fahrgastrückgang – einen Anstieg der beförderten Personen von 1,498 Millionen im Jahr 2003 auf 1,560 Millionen im Vorjahr (2013).

Die letzten Autozüge der DB nach Österreich fahren vom 28. bis 30.9.2014 von Hamburg und Düsseldorf nach Innsbruck und Villach und zurück. Die letzten Autozüge nach Frankreich und Italien – letzte Autozüge ins Ausland überhaupt gemäß der DB-Pläne – fahren vom 24. bis 26.10.2014 ab Hamburg und Düsseldorf nach Narbonne und Alessandria und zurück. Die Nachtzüge ab Berlin, Hamburg und München nach Paris fahren letztmals zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2014. Die zunächst für diesen Termin vorgesehene Einstellung der Nachtzüge ab Amsterdam, Basel und Prag nach Kopenhagen wurde von der DB kurzfristig auf Ende Oktober 2014 vorverlegt.

Ab Dezember 2014 soll auf der Fernverkehrsverbindung Berlin – Wrocław (Breslau) der EC Wawel eingestellt werden. Zwischen München und Prag bietet die DB Konkurrenzverkehr mit ihren IC-Bussen zu den vier Fernzugpaaren der tschechischen Staatsbahn CD und der Eisenbahngesellschaft Alex. Auf den Relationen Nürnberg – Prag und München – Prag stellte die Deutsche Bahn AG bereits vor mehreren Jahren die eigenen EC-Verkehre ein.

Koordination des Appells: Bahn für Alle (BfA) – Dr. Winfried Wolf.

Infos: www.bahn-fuer-alle.de und www.autoreisezuege-haben-zukunft.de

Liste der Erstunterzeichnenden:

Prof. Dr. Elmar Altvater, Berlin; Rolf Becker, Schauspieler, ver.di FB Medien, OVV Hamburg; Prof. Dr. Armin Bernhard, Erziehungswissenschaftler; Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S., Gröbenzell, Bürgerbahn statt Börsenbahn BSB; Thilo Böhmer, Rodgau, Lokführer; Prof. Dr. Horst Bosetzky, Berlin, Schriftsteller; Udo Buchholz, Gronau, Soziologe, BBU-Vorstandsmitglied (Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz); Eva Bulling-Schröter, Ingolstadt, MdB, Sprecherin für Energie- und Klimapolitik Bundestagsfraktion DIE LINKE; Peter Conradi, Stuttgart, 1972 bis 1998 Bundestagsabgeordneter; Dr. Christian Christen, Wirtschaftswissenschaftler und Publizist, Berlin; Prof. Dr. Alex Demirovic, Goethe-Universität Frankfurt am Main; Prof. Dr. Ulrich Duchrow, Vorsitzender Kairos Europa; Dr. Christoph Engelhardt, Initiator der Faktencheck-Plattform WikiReal.org, BSB; Prof. Dr. Tim Engartner, Frankfurt am Main; Dr. Torsten Ehrke, Berlin, Bundesvorsitzender GRÜNE

LIGA e.V.; Leslie Franke und Herdolor Lorenz, Hamburg, Filmmacher (»Bahn unterm Hammer«); Matthias Gastel, MdB, Filderstadt, Bahnpolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Klaus Gietinger, Regisseur (u.a. »Tatort«) und Buchautor; Eberhard Happe, Bundesbahndirektor a. D. Dipl.-Ing.; Johannes Hauber, Mannheim; President Industrial Railway Committee; Prof. Dr. Frigga Haug, Esslingen, Vorsitzende des Berliner Instituts für Kritische Theorie (InkriT), Geschäftsführerin des Argument-Verlags; Prof. Dr. h.c. Wolfgang Fritz Haug, Wissenschaftlicher Leiter des Berliner Instituts für kritische Theorie (InkriT); Claudia Haydt, Tübingen, Mitglied im Vorstand der Europäischen Linken; Roman Hebenstreit, Wien, Vorsitzender der Sektion Verkehr der Gewerkschaft vida; Zentralbetriebsratsobmann der Österreichischen Bundesbahnen – ÖBB; Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel, Universität Kassel; Prof. Dr. Wolfgang Hesse, München; Rasmus Hoffmann, Dr. habil., Senior Research Fellow, European University Institute, Florenz; Andreas Kegreiß, Stuttgart, Dipl.-Ingenieur (BA), Mitglied Bürgerbahn statt Börsenbahn – BSB; Andreas Kleber, Schorndorf, Mitbegründet der »Horber Schienentage«; Pro Bahn Baden-Württemberg; Dr. Bernhard Knierim, Berlin, Buchautor; Dr. Harald Klimenta, Autor; Prof. Dr. Clemens Knobloch, Universität Siegen, Wiss. Beirat attac; Professor Hermann Knoflacher, Wien, Verkehrsexperte, Buchautor und Mitglied der Europäischen Akademie der Wissenschaften und Künste; Ebbe Kögel, Stetten im Remstal, Pressesprecher von K21 Kernen – Verein zur Förderung eines zukunftsfähigen Öffentlichen Personennahverkehrs; Thomas Kraft, Vorsitzender PRO BAHN Landesverband Hessen; Sabine Lacher PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart; Sabine Leidig, Hanau, MdB, Sprecherin für Verkehr der Bundestagsfraktion

DIE LINKE; Prof. Dr. Ingrid Lohmann, Universität Hamburg; Volker Lösch, Regisseur, Berlin; Arno Luik, Autor; Prof. Dr. Mohssen Massarrat, Wissenschaftlicher Beirat IPPNW; Prof. Dr. Klaus Meschkat, Hannover; Dr. Lutz Mez, Privatdozent und Koordinator des Interdisziplinären Zentrums BC CARE der FU Berlin; Dipl.-Ing. Dr. phil. Wolfgang Neef, Lehrbeauftragter an der TU Berlin und der TU Hamburg-Harburg; Dr. Silke Ötsch, Innsbruck; Gerd Siebecke, Hamburg; VSA: Verlag Geschäftsführer VSA Verlag; Redakteur von »Sozialismus«, Walter Oswald, Walter-Eucken-Archiv Frankfurt am Main; Tobias Pflüger, stellvertretender Vorsitzender DIE LINKE; Prof. Rainer Rilling, Universität Marburg, Soziologe Wissenschaftlicher Beirat der Rosa Luxemburg Stiftung; Prof. Jürgen Rochlitz, Burgholz-Eder; Hanns-Jörg Rohwedder, Düsseldorf, MdL, Piratenfraktion, Stellvertretender Parlamentarischer Geschäftsführer; Dr. Werner Rügemer, Publizist, Lehrbeauftragter an der Universität zu Köln, Infrastrukturexperte, Wissenschaftlicher Beirat attac; Thomas Rumpf, Vorsitzender ADFC-Kreisverband Esslingen; Dr. Thomas Sablowski, Berlin/Frankfurt am Main, Wissenschaftlicher Beirat attac; Christoph Scherrer, Berlin; Wolfgang Staiger, PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart; Clarissa Seitz, Stadträtin Bündnis 90/DIE GRÜNEN Stuttgart; Walter Sittler, Stuttgart, Schauspieler; Prof. Dr. Herbert Schui, Hamburg; ehem. Bundestagsabgeordneter; Roland Schuster, Mannheim, stellv. Betriebsratsvorsitzender Bombardier Transportation; IG Metall; Peter Strotmann, Berlin; Redaktion »Sand im Getriebe – SiG«; Dr. Regina Viotto, ver.di Fachbereich Finanzdienstleistungen, Hannover; Peter Wahl, Vorsitzender WEED – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung e.V.; Prof. Isidor Wallimann, PhD; Basel und Syracuse University, USA; Dr. Winfried Wolf, Wilhelms- horst, Autor

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Annette Groth, Katrin Kunert, Thomas Lutze, Cornelia Möhring, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:
 1. Seit einigen Jahren vollzieht sich der schleichende Prozess des Abbaus der Autoreisezüge und der Nachtzugverkehre im deutschen und europäischen Schienennetz. Bis Ende Oktober 2014 sollen Autoreisezüge der Deutschen Bahn AG (DB AB) komplett eingestellt und viele Nachtzugverbindungen gestrichen werden.
 2. Darüber hinaus kommt es auch zu einem kontinuierlichen Abbau der traditionellen Eisenbahnverbindungen von Deutschland in andere europäische Länder, insbesondere in Form des Niedergangs des konventionellen Eurocity(EC)-Verkehrs. Mit dem parallel eingesetzten IC-Bus wird das Schienenverkehrsangebot durch die DB AG selbst einer ruinösen Konkurrenz ausgesetzt mit der absehbaren Folge, dass es aufgegeben wird.
 3. In dem mit der Bahnreform Ende 1993 beschlossenen neuen Artikel 87e des Grundgesetzes (GG) wurde in Absatz 4 festgehalten: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“ Das Grundgesetz geht damit davon aus, dass der Bund bei der Bahn weiterhin gemeinwirtschaftliche Aufgaben zu verfolgen hat, und zwar nicht nur hinsichtlich der Infrastruktur, sondern ausdrücklich auch hinsichtlich der „Angebote“ auf diesem Schienennetz, insofern es sich nicht um Schienenpersonennahverkehr handelt.
 4. Nachtzugverkehre gibt es in Deutschland seit 162 Jahren (seit 1852), Autoreisezüge seit knapp 60 Jahren (seit 1956). Beide Zugverkehre sind fester Bestandteil des Angebotes auf der Schiene. Wenn solche elementaren Bestandteile des grundgesetzlich garantierten Schienenverkehrsangebotes aufgegeben werden, so handelt es sich nicht um eine rein betriebswirtschaftliche Thematik, sondern um Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit, für deren Wohl der Bund zuständig ist.

5. Für eine nachhaltige Reisekultur in Europa ist der Ausbau transnationaler Bahnverbindungen notwendig. Der (Re-)Aktivierung von Nachtreisezügen, als Alternative zum Flugverkehr, kann dabei eine besondere Bedeutung zukommen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in ihrer Funktion als Vertreterin des Bundes als dem alleinigen Eigentümer der Deutschen Bahn AG im Aufsichtsrat dieses Unternehmens darauf hinzuwirken, dass die angekündigten und im laufenden Jahr 2014 bereits vollzogenen Einstellungen von Nachtzug- und Autoreisezugverkehren zurückgenommen werden und ein zweijähriges Moratorium beschlossen wird, das den Erhalt bzw. die Wiederherstellung der am 1. Januar 2014 bestehenden Nachtzugverkehre und Autoreisezugverbindungen enthält;
2. eine Studie darüber in Auftrag zu geben, wie die Bedingungen aussehen müssen, damit es zu einer Renaissance der europaweiten Nachtzugverkehre in Kombination mit Autoreisezügen kommt. Dabei müssen die Erfahrungen mit traditionellen Nachtzügen ebenso wie neue Möglichkeiten für Nachtzugverkehre unter Ausnutzung von Hochgeschwindigkeitsstrecken Berücksichtigung finden;
3. darauf hinzuwirken, dass im Rahmen der innereuropäischen Eisenbahnverkehre und der Ausweitung derselben insbesondere Formen der Kooperation zwischen bestehenden Eisenbahngesellschaften im Zentrum stehen;
4. auf europäischer Ebene die Stärkung europaweiter Eisenbahnverbindungen und insbesondere die Förderung europaweiter Nachtzugverbindungen voranzutreiben und entsprechende Initiativen zu ergreifen.

Berlin, den 9. September 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Die Nachtzugverkehre und die Autozugreisezüge stellen bislang (trotz der bereits vollzogenen Kürzungen von vielen Verbindungen und des Wegfalls von Angeboten, wie die Urlaubs- und Skiexpress-Züge) für über eine Million Reisende eine bequeme, entspannte, familien- und kinderfreundliche und vor allem ökologische Alternative zum Flugzeug oder Auto für Urlaubs-, Geschäfts- oder touristische Städtereisen dar. Bemerkenswert ist, dass sowohl bei der EM 2000 in Belgien und den Niederlanden als auch bei der WM 2006 in Deutschland die Nachtzüge der DB in großem Umfang von Fußballfans aus vielen Ländern genutzt wurden, um durch das Reisen über Nacht den Tag zu gewinnen. Die in 13 Ländern ausgetragene Fußball Europameisterschaft (EM) im Jahr 2020 könnte ein Fixpunkt für den Aufbau eines europaweiten Nachtzugsystems darstellen als umweltfreundlichere Alternative zur massenhaften Nutzung innereuropäischer Flüge.

Der Rückzug der Schiene widerspricht den Nachhaltigkeitszielen und bedeutet Kulturverlust.

Der Abbau der Nachtzugverkehre und der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen widerspricht zum ersten den Zielen des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Die offizielle Verkehrspolitik auf deutscher und auf EU-Ebene attestiert der Schiene, die am ehesten nachhaltige Verkehrsart unter allen motorisierten Verkehrsarten zu sein.

Zum zweiten steht dieser Abbau in direktem Gegensatz zur offiziell erklärten Zielsetzung der EU und ihrer Mitgliedstaaten, durch engmaschige Verkehrsverbindungen und Verkehrsströme dazu beizutragen, dass „Europa zusammenwächst“. Der fortschreitende Abbau von Eisenbahnverbindungen wirkt dagegen wie ein Beitrag zur Spaltung Europas.

Zum dritten widerspricht diese Kahlschlagpolitik der Zielsetzung, zu einer Gesundung der Eisenbahnunternehmen auf europäischer Ebene beizutragen.

Schließlich droht mit dieser Politik der Verlust einer Reisekultur, die seit 150 Jahren charakteristisch für die Eisenbahn ist. Die Legenden, die sich um die großen europäischen Züge im Allgemeinen und um die Nachtzüge im Besonderen ranken („Orientexpress“, „Calais-Mediterranée Express / Train Blue“ u. a.), oder der Niederschlag in Filmgeschichte und Literatur (Theodor Fontane, „Die Brück´ am Tay“; Pascal Mercier, „Nachtzug nach Lissabon“ u. a.) sind ein Ausdruck davon.

Die Zerstörung immer weiterer seiner Bestandteile stellt das System Eisenbahn als solches in Frage.

Der Abbau bei den europaweiten Verbindungen, bei den Autoreisezügen und den Nachtzugverbindungen muss eingeordnet werden in die allgemeine Kahlschlagpolitik bei den europäischen Eisenbahnen. Bei den Eisenbahnen wurden in den letzten Jahrzehnten gewissermaßen „Zug um Zug“ Segmente abgebaut, die zuvor als elementare Bestandteile einer einheitlichen Eisenbahn gegolten hatten.

Am Beispiel der Eisenbahn in Deutschland (Bundesbahn/Reichsbahn und Deutsche Bahn AG) waren dies: Aufgabe des Postzugverkehrs (1994/95), Aufgabe des Stückgutverkehrs (2. Hälfte 1990er Jahre); Einstellung des Interregio (2001/2002); Verlagerung verbliebener Reisegepäckdienste auf die Straße (Ende der 1990er Jahre); Aufgabe der personellen Präsenz und geöffneter Schalter bei tausenden Bahnhöfen (ein kontinuierlicher Prozess seit Mitte der 1980er Jahre, beschleunigt seit der Bahnreform von 1994); Aufgabe der bahnaffinen Verkehrsarten wie Bodenseeschifffahrt und der Schifffahrtsgesellschaften mit Verbindungen nach Skandinavien (Scandlines, 2005); Ausgliedern u. a. des Güterverkehrs (seit Ende der 1990er Jahre); Abbau des Netzes vor allem in den regionalen Verästelungen („Nebenzustrecken“; im Zeitraum 1994 bis 2013 wurde die Betriebslänge des Netzes um 7 000 km gekappt).

Wenn vor einem solchen Hintergrund die Autoreisezüge eingestellt werden und die Nachtzüge ganz oder weitgehend verschwinden, wird das System Eisenbahn ein weiteres Mal qualitativ geschädigt und gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr geschwächt.

Behauptung der DB AG zu mangelnder Rentabilität wird bestritten.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Angebote der Autoreisezüge und der Nachtzüge oft lange vor Abfahrt der entsprechenden Züge ausgebucht sind. Der Auslastungsgrad dieser Angebote liegt rund doppelt so hoch wie im durchschnittlichen Schienenpersonenfernverkehr. Gleichzeitig gab es seitens der Deutschen Bahn AG einen kontinuierlichen Abbau bei diesen Angeboten: Die Kapazitäten im Nachtzugverkehr wurden systematisch reduziert. Das Wagenmaterial ist teilweise veraltet und oftmals unzureichend gewartet; letzteres resultiert in vorzeitigem Verschleiß (so im Fall der Doppelstockwagen). Die Speisewagen wurden aus den Nachtreisezügen systematisch entfernt. Über einen längeren Zeitraum hinweg war es nicht möglich, von Skandinavien aus Autoreisezüge der DB AG zu buchen.

Die DB AG rechtfertigt die Einstellung von Nachtzügen mit Schaubildern, die einen deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen in den Nachtreisezügen suggerieren. Demgegenüber präsentierten Betriebsräte der zuständigen Bahntochter DB European Railservice (DB ERS) andere Zahlen. Danach hat die DB ERS 2013 18,5 Prozent mehr Fahrgäste in den Nachtzügen betreut als 2009. Das Aufkommen in den Monaten Januar bis Mai 2014 lag nach diesen Berechnungen sogar um 38,4 Prozent über dem Niveau des entsprechenden Zeitraums im Jahr 2009.

Auch die Praxis und Bewertung seitens ausländischer Eisenbahnunternehmen unterscheidet sich von der der DB AG. Die osteuropäischen Bahnen bauen den Sektor vorsichtig aus und übernahmen z.B. einige Destinationen (Wien–Berlin und Wien–Bukarest), die zuvor die österreichische Bahn (ÖBB) aufgegeben hatte. Die russische Staatsbahn (RZB) fährt in diesem Segment eine Offensivstrategie und investierte jüngst in neue Schlafwagen. Bei der ÖBB wird geprüft, mehr Waggons nach Rom zu schicken, wenn der Zugteil aus München ausfällt.

Angesichts solcher Widersprüche ist eine objektive Datenaufbereitung durch eine neutrale Instanz erforderlich – als erste Voraussetzung, um über die weiteren Perspektiven der Nacht- und Autoreisezüge zu diskutieren.

Die Einstellung der Nachtzugverkehre geht zu Lasten der Bahn und der Umwelt.

Die Deutsche Bahn AG argumentiert in der Öffentlichkeit, dass die Nachtzug- und Autozugfahrgäste im Fall eines Wegfalls dieser Schienenverkehrsangebote zum größten Teil auf andere Angebote im Schienenpersonenfernverkehr, etwa Tagesrand-ICE, zurückgreifen würden. Tatsächlich aber ergab im April 2014 eine Umfrage der DB unter den Nachtzugfahrgästen, dass nur 25 Prozent der Nachtzugreisenden den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn als Alternative nutzen würden. 33 Prozent würden in einem solchen Fall hingegen das Flugzeug wählen, zwölf Prozent das Auto oder den Bus. Ein Teil würde die Reise gar nicht antreten.

Laut dem „Umweltmobilcheck“ auf der Website der DB AG, der auf dem Rechenmodell „Tremod“ des Instituts für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU) basiert, sind Flugverbindungen auf den Destinationen der jetzigen Nachtzugverbindungen rund drei bis vier Mal klimaschädlicher als eine Nachtzugreise.

Der Arbeitsplatzverlust ist zu verhindern.

Insgesamt geht es bei der weitgehend erfolgten Einstellung der Autoreisezüge und bei der drohenden Einstellung der Nachtzugverkehre allein in Deutschland um rund 1 000 Arbeitsplätze (550 beim DB ERS und weitere rund 500 im direkten Umfeld vor Ort). Hinzu kommen Arbeitsplätze in den Bereichen Instandhaltung und Fahrzeugbau. Ende 2014 soll der DB ERS in Dortmund geschlossen werden (120 Arbeitsplätze).

Der hier drohende Arbeitsplatzabbau ist vor dem Hintergrund des umfassenden massiven Jobabbaus zu sehen, den es bei der Deutschen Bahn AG seit 1994 mit einer Halbierung der Zahl der Beschäftigten im Bahnbereich bereits gab. Dazu kommt: Im Unterschied zu den Beschäftigten in anderen Konzernteilen sind Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Deutsche-Bahn-Tochter DB ERS nicht in den konzerninternen Arbeitsmarkt integriert. Im Fall von Betriebsschließungen sind diese zunächst arbeitslos. Dabei verfügt die DB im Bereich Nachtzüge/Autoreisezüge über eine vielfältig qualifizierte und hochmotivierte Belegschaft, die im positiven Sinn „Dienst am Kunden“ leistet und zu einer hohen Qualität des Servicestandorts Deutschland beiträgt.

Eine offensive und alternative Konzeption europaweiter Eisenbahnverkehre ist nötig und möglich.

Die Zukunft hat ihre Wurzeln in der Vergangenheit: Es hat bis weit in die 1990er Jahre ein recht gutes Nachtzugnetz gegeben. Damals setzten die Verantwortlichen bei der Bundesbahn und bei der DB AG interessante Ideen zur Vermarktung, einschließlich einer attraktiven Preisgestaltung, um. Diese Ansätze waren mit erkennbar positiven Resultaten verbunden und müssen analysiert und gegebenenfalls reaktiviert werden.

Insgesamt geht es allerdings um die offensive Entwicklung und Präsentation einer alternativen, europaweiten Konzeption des europaweiten Bahnverkehrs unter den aktuellen technischen und verkehrspolitischen Bedingungen. Es gibt ein erhebliches Potential dafür. Dies dokumentiert auch die neue Studie der International Union of Railways (UIC) zu den Chancen des Nachtzugverkehrs (UIC-Study Night Trains 2.0 – New Opportunities by HSR? Full Report by UIC-International Union of Railways, Frühjahr 2014). Diese Studie wurde durch die Tochter der Deutschen Bahn AG, DB ML, in Auftrag gegeben und sieht ein erhebliches Potential zum Ausbau der Nachtzüge. Die UIC-Studie geht davon aus, dass heute die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken in eine Neukonzeption der Nachtzugverbindungen einbezogen werden können, wodurch sich der Radius solcher Verkehre deutlich vergrößerte und sich die Konkurrenzposition der Nachtzugverkehre gegenüber den innereuropäischen Flügen erheblich verbesserte. Inwieweit eine solche Konzeption betriebswirtschaftlich trägt, müsste überprüft werden. Immerhin geht die zitierte UIC-Studie davon aus, dass in einem solchen Fall 70 Prozent der Betriebskosten auf die Infrastrukturabgaben (Trassengelder) entfallen. Denkbar wäre, die Trassengebühren für Nachtzüge zu reduzieren. Immerhin werden Güterzüge generell mit weitaus niedrigeren Trassengebühren belastet und in europäischen Nachbarländern sind die Trassengebühren für Fernverkehrszüge teilweise nur halb so hoch wie in Deutschland.

Grundsätzlich scheint es sinnvoll zu sein, dass zunächst die traditionellen Nachtzugverbindungen erhalten und optimiert bzw. reaktiviert werden.

Stuttgart 21 – eine endlose (und doch auch eine auf ein Ende zusteuernde) Geschichte

von Winfried Wolf

Am 8. Dezember 2014 fand in Stuttgart die 250. Montagsdemonstration gegen das Projekt Stuttgart 21 statt. An Demo und Kundgebung nahmen erneut mehr als 7000 Menschen teil, darunter auch Sabine Leidig und andere Bundestagsabgeordnete der LINKEN. Die Protestbewegung gegen Stuttgart 21 ist in Europa einmalig. Dass darüber in den bundesweiten Medien so gut wie nicht mehr berichtet wird, ist bedauerlich. Sollte es der Fall sein, dass diese Art Hartnäckigkeit, Konstanz einschließlich ihrer Mischung von Kultur und Kritik in einigen Chefredaktionen insofern als bedrohlich empfunden wird, als dies ja als Anregung für flächendeckende Proteste gegen Großprojekte aufgegriffen werden könnte?

Vor diesem Hintergrund macht es Sinn, die jüngere Geschichte der Bewegung gegen S21 und die Arbeit, die in diesem Zusammenhang die LINKE leistete, Revue passieren zu lassen.

Sabine Leidig und ihr Büro-Team waren seit dem Jahr 2009 vielfach engagiert, um den Widerstand gegen Stuttgart 21 vor Ort in vielfältiger Form – nicht zuletzt mit parlamentarischen Initiativen, aber auch durch Reden vor Ort, durch die Mitherausgeberschaft bei Publikationen, durch die Entwicklung eines Alternativplans mit der Bezeichnung »Bahnsinniges Baden-Württemberg« – zu unterstützen. Diese Arbeit wurde mehrfach in der Publikation »Verkehrspolitisches Zirkular«, so auch in einem VZ-Sonderheft (V Z 4/Sommer 2011) dokumentiert. Im Verlauf der Jahre 2013 und 2014 gab es die Entwicklungen, hier gruppiert nach den drei Themenkomplexen »Kosten«, »Kapazität« und »Sicherheitsaspekte«.

S21-Kosten // Zur Erinnerung: Die S21-Kosten lagen 1995 (Machbarkeitsstudie) bei »exakt« 4,804 Milliarden, jedoch: DM, also rund 2,45 Milliarden Euro. Im Finanzierungsvertrag vom März 2009 waren es fortgeschrieben und nominalisiert 3,076 Milliarden Euro. Bis November 2009 wurden 4,1 Milliarden Euro Gesamtkosten eingestanden. Anfang 2010 bezeichnete Bahnchef Rüdiger Grube 4,5 Milliarden Euro als »Reißmarke«, was dann bei der Volksabstimmung vom November 2011 auch gegenüber der Bevölkerung als verbindlicher »Kostendeckel« genannt wurde.

Ende 2012 gab es dann einen echten Einschnitt. Die DB AG musste eine neuerliche Kostensteigerung, nunmehr auf 6,8 Milliarden Euro, bekannt geben. Am 5. März 2013 entschied der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG trotz dieser Kostenexplosion zugunsten des Weiterbaus des Bahnprojekts Stuttgart 21. Zu dieser Entscheidung kam es aufgrund einer höchst problematischen Intervention des Bundeskanzleramt, vertreten durch Ronald Pofalla, bei einzelnen DB AG-Aufsichtsräten. Dem Bahnkonzern liegen intern, auch durch das MdB-Büro Leidig bekannt gemachte Dokumente (so ein solches seitens der Beratungsgesellschaft PwC) vor, wonach

weitere Kostensteigerungen in Milliardenhöhe bereits in Aussicht gestellt sind, sodass S21, wenn das Projekt denn zu Ende gebaut werden würde, teurer als 10 Milliarden Euro kommen wird. Eine neue Kostenanalyse des Bundesrechnungshofs liegt offensichtlich der Bundesregierung vor. Ihre Erstellung wurde mehrfach hinausgezögert, weil es laut BRH (wieder einmal!) »schwierige Diskussionen mit der Deutschen Bahn AG über die Reichweite der Prüfungsbefugnisse des Bundesrechnungshofs« gab (siehe Brief des BRH vom 22.10.2013 an MdB Harald Ebner).

S21-Kapazität // S21 wird in der Öffentlichkeit damit gerechtfertigt, dass das Projekt eine Kapazitätsvergrößerung mit sich bringen würde. Vielfach war die Rede von einer Verdopplung, mindestens jedoch von einer Steigerung um 50 Prozent¹. Es liegt natürlich nahe, dass eine derartig große Investition zumindest ein solches quantitativ-positives Ergebnis haben muss. Doch das Gegenteil ist der Fall.

Im bestehenden Kopfbahnhof lag 2011 die gefahrene maximale Zahl der Züge bei 39 Zügen in der Stunde. 1970 waren es bereits einmal 45,5 Züge pro Stunde. Seitens der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg wurde eine Kapazität des Kopfbahnhofs von 50 Zügen bestätigt. Dass der neue 8-gleisige Durchgangsbahnhof als Ersatz des bestehenden 17-gleisigen Kopfbahnhofs das geforderte Wachstum ermöglichen würde, wurde seit Beginn des Projekts in Frage gestellt. Inzwischen wurde hieb- und stichfest, also wissenschaftlich belegt festgestellt, dass der Tiefbahnhof eine Leistung von maximal 32 Zügen pro Stunde hat. Dies erfolgte auf unterschiedlichen Wegen: Erstens neu aufgefundenen Aussagen der Gutachter der Deutschen Bahn AG selbst. Zweitens in Form eines Vergleichs mit anderen Großbahnhöfen: Es gibt auf der Welt keinen Knoten-Durchgangsbahnhof vergleichbarer Größe und Konzeption wie Stuttgart 21, welcher eine höhere Leistung als 32 Züge in der Spitzenstunde (bei 8 Gleisen) bei guter bis optimaler Betriebsqualität aufweisen würde.

Drittens auf Grundlage der Dimensionierung von S21 für die Reisenden (u.a. mit dem Beispiel der »Dimensionierung der Fußgängeranlagen« in einem DB-AG-Betriebsprogramm für max. 32 Zügen pro Stunde. Und viertens in Form der Kritik an den Belastbarkeit des Stresstestes vom Juli 2011. Belegt werden kann inzwischen, dass der »Stresstest« zahlreiche leistungsüberhöhende Fehler und Richtlinienverstöße aufweist. Bereinigt man denselben um diese, so ergibt sich auch hier eine maximale Zahl von 32 Zügen in der Stunde mit der höchsten Belastung.

Die – hier nur skizzierten, in unserem unten genannten neuen S21-Antrag ausführlich ausgebreiteten unabhängigen Wege, auf denen inzwischen die tatsächliche

¹ Verbindlich vorgegeben wurde für Stuttgart 21 im Finanzierungsvertrag von 2009 eine Zunahme des »Zugangebots« um ca. 50 % gegenüber 2001 (Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 Anl. 3.2a Anh. 1 S. 6). Und im Erläuterungsband zu PFA 1.3 (Anl. 1 Teil 1 S. 30) wird gefordert: »Das Betriebszenario 2025 sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 30 % im Bahnhof Stuttgart Hbf gegenüber dem Angebot von 2011 vor.«

Kapazität von Stuttgart 21 dokumentiert werden kann, ergeben ein eindeutiges Bild: In Stuttgart wird mit einer sehr hohen Summe an Geldern, die letzten Endes von den Steuerzahlenden und den Fahrgästen aufzubringen sind, ein Abbau der bestehenden Kapazität des Stuttgarter Hauptbahnhofs betrieben. Dabei sind die vielfachen Vergleiche, die in der Öffentlichkeit zwischen S21 und dem Berliner Airport (BER) oder der Hamburger Elbphilharmonie gezogen werden, hinsichtlich der Kapazitätsthematik eher irreführend. Der BER hat in der ersten Ausbaustufe eine Kapazität von 27 Millionen Fluggästen. Die Kapazität einschließlich der genehmigten Ausbaustufen liegt bei 45 Millionen Fluggästen. Damit verfügt der BER über eine deutlich größere Kapazität als die bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld. Die Elbphilharmonie wird, wenn sie fertiggestellt sein wird, die »Kapazitäten« für das Kulturangebot in der Hansestadt Hamburg vergrößern.

In Stuttgart jedoch findet das Umgekehrte statt: Die bestehende Kapazitäten in einem zentralen Knoten des Schienenverkehrs wird abgebaut. Nicht einmal der aktuelle Bedarf kann bewältigt werden. Es gibt keine nötigen Reserven für die Zukunft.

Geplante – und inzwischen wohl wieder gestoppte – Änderung des § 11 Allgemeines Eisenbahn-Gesetz (AEG) // Zu diesen neueren Erkenntnissen passt, dass die Bundesregierung im Sommer und Herbst ein geheimes Kommandounternehmen am Laufen hatte, die gesetzlichen Grundlagen im Allgemeinen-Eisenbahn-Gesetz (AEG) so zu ändern, dass ein Kapazitätsabbau bei S21 ohne Genehmigung hätte vollzogen werden können. Dazu muss man wissen, dass § 11 AEG unzweideutig festlegt: »Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die [...] deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen.« Ein solcher Antrag wurde für Stuttgart 21 allerdings nie gestellt. Dabei zeigte die Bundesregierung durchaus, dass sie sich der Problematik bewusst ist. Auf entsprechende Nachfragen seitens Sabine Leidig und der Fraktion DIE LINKE antwortete sie: »Soweit sich bei der Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs [...] Genehmigungstatbestände gemäß § 11 AEG erweisen sollten, wäre es ausreichend, die Verfahren zeitnah zur Veränderung der Betriebsführung zu führen.« (DS 17/3333). Die »Veränderung der Betriebsführung« soll allerdings erst 2020 oder später, mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 erfolgen.

Im Oktober 2014 wurde dann, wie erwähnt, bekannt, dass die Bundesregierung eine Änderung des genannten § 11 AEG plante. Der Entwurf für die geplante Gesetzesänderung mit der Gegenüberstellung der bisherigen und der neuen, geplanten Fassung gelangte an die Öffentlichkeit, worüber u.a. Thomas Wüpper in der Stuttgarter Zeitung vom 08.10.2014 berichtete (»Lex S 21« soll Projekt helfen«). Die Bundesregierung bestätigte in ihrer Antwort auf eine entsprechende Frage durch Sabine Leidig, die Existenz einer solchen Ausarbeitung zur AEG-Änderung und verwies darauf, dass dies auf »Wunsch der Bundesländer« erfolgen würde.

Die geplante Änderung von § 11 AEG besagte u.a., dass im Fall der beabsichtigten Verringerung der Kapazität einer Strecke ein entsprechender Antrag bei der Aufsichtsbehörde dann nicht mehr gestellt werden müsste, wenn diese Verringerung an anderer Stelle »kompensiert« werden würde. Ausdrücklich wurde in der Begründung für die vorgesehene AEG-Änderung auf den Fall einer Umwandlung eines Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof verwiesen. Da es aktuell im deutschen Schienennetz nur in Stuttgart das Vorhaben gibt, einen bestehenden Kopfbahnhof aufzuheben und durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen, lag es nahe, von einem »Lex S21« zu sprechen. Seit November 2014 scheint festzustehen, dass die Bundesregierung dieses Vorhaben nicht mehr verfolgt – ganz offensichtlich aufgrund des vorzeitigen Bekanntwerden desselben und des verheerenden medialen Echos, den diese geheime Kommandosache nach sich zog.

Man kann die versuchte Änderung von § 11 AEG auch als einen weiteren Beweis dafür werten, wonach die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, mit S21 Kapazitätsabbau zu betreiben.

Ungeklärte Sicherheitsfragen bei Stuttgart 21

// Unverantwortlich ist der Weiterbau des Projekts S21 schließlich aufgrund offener Sicherheitsfragen: So wird die Längsneigung der Bahnsteiggleise von Stuttgart 21 mit 15,143 ‰ sechsfach über dem Sollwert der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) von 2,5 ‰ liegen. In der Planfeststellung zu Stuttgart 21 wurde ein »Nachweis gleicher Sicherheit« wie im ebenen Bahnhof behauptet, aber von der Deutschen Bahn AG in ihren Antragsunterlagen nicht nachvollziehbar belegt. Zwar wurde das Kriterium »maximal 2,5 ‰« in der EBO im Jahr 1967 von einer »Muss-« in eine »Soll-Form« aufgeweicht. Dass damit auch 15 ‰ ermöglicht werden sollten, erscheint undenkbar. Tatsächlich haben moderne Züge aufgrund der verwendeten Rollenachslager gegenüber den früheren Gleitlagern sehr viel geringere »Losbrechwiderstände«, setzen sich also sehr viel schneller in Bewegung. International wird demzufolge sogar eine Verschärfung dieser Vorgaben beobachtet. So gibt es im chinesischen Hochgeschwindigkeitsverkehr die Vorgabe »absolut horizontal«, im Ausnahmefall bis zu 1 ‰, mehr als 2,5 ‰ Neigung sind vollkommen unzulässig. In Köln Hbf kam es wiederholt bei viel geringerer (ausnahmsweise genehmigter) Gleisneigung von 3,2 bis 6,8 ‰ zu 13 belegten Zwischenfällen mit insgesamt 6 verletzten Personen. Im übrigen bedeutet die genannte Gleisneigung auch für die Reisenden auf den Bahnsteigen eine erhebliche Gefährdung (Gefahr, dass Gefährte mit größeren Rädern wie Kinderwagen oder Rollstühle von selbst losrollen).

Fehlendes Brandschutzkonzept für den Tiefbahnhof //

Am 12. November 2014 fand im Verkehrsausschuss auf Initiative der Fraktion DIE LINKE und von Bündnis 90/Die Grünen ein Expertengespräch Verkehrsausschuss zum Thema Brandschutz statt. Dort wurde bestätigt, dass es weiterhin keine genehmigte und keine genehmigungsfähiges Brandschutzkonzept für den Tiefbahnhof gibt, obwohl dies für August 2014

angekündigt wurde. Selbst die Zahl der zu entfluchtenden Personen ist aktuell unklar. Diese Zahl war in der Planfeststellung noch vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf 16.164 Personen für die Bahnsteighalle festgelegt worden, denselben Wert, der auch dem gleichgroßen Bahnhof Berlin Hauptbahnhof Tief vorgegeben worden war. Nun soll diese Zahl für Stuttgart 21 aber auf nur noch 6.500 Personen reduziert werden, obwohl in Stuttgart mehr Verkehr geplant wird als in Berlin. Doppelbelegungen waren schon Bestandteil des Ausleugungsbetriebsprogramms mit nur 32 Zügen pro Stunde. Im Stresstest betreffen sie fast jeden zweiten Zug. Sie bewirken, dass auf einem einzigen der vier Bahnsteige nach dem EBA-Formalismus mehr als 6.000 Personen zu entfluchten wären. Damit wäre die Entfluchtungszeit Faktoren über den Annahmen der DB AG anzusetzen. Für die Tunnelanlagen liegt ebenfalls kein Brandschutzkonzept vor, obwohl diese laut der Tunnelrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamts schon vor der Planfeststellung hätte vorliegen müssen. Entfluchtung, Entrauchung sowie die Zuführung des Löschwassers sind unklar bzw. ungelöst. (Siehe auch Bericht vom 12. 11. 2014: homepage <http://www.sabine-leidig.de>)

Ein Weiterbau von Stuttgart 21 ist ohne einen Nachweis gleicher Sicherheit im geneigten Bahnhof und ohne schlüssige und abgestimmte Brandschutzkonzepte nicht zu vertreten. Man würde sehenden Auges in ein Debakel wie beim Hauptstadtflughafen BER hineinlaufen, wo es ja auch der Aspekt Brandschutz ist, der nun bereits zu einer fünfjährigen Verzögerung einer – nunmehr für 2018 – in Aussicht gestellten Eröffnung führte.

In der Summe der Fehlplanungen und offenen Risiken gibt es im Fall des »bestens geplanten Großprojektes« Stuttgart 21 tatsächlich eine absurde Häufung wie – vielleicht mit Ausnahme des BER – bei keinem anderen Großprojekt. Das hat sich natürlich auch Bahn-intern herumgesprochen. Weshalb es neue heftige Fluchtbewegungen an der Spitze der Projektplanung gibt (Natürlich liegt hier das Wort von den Ratten, die das sinkende Schiff verlassen, auf der Zunge; doch wir werden uns hüten, einen solchen Vergleich anzustellen). So kündigte im Oktober 2014 Wolfgang Dietrich seine Desertion als S21-Sprecher für Ende 2014 an. Vor wenigen Tagen erklärte seinerseits der S21-Projektplaner Stefan

Penn, ebenfalls bis Ende 2014 die Brocken hinzuwerfen. Ganz offensichtlich ist ein geordneter Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 zur Vermeidung größeren Schadens an der Infrastruktur und den eingesetzten Mitteln der Deutschen Bahn AG und der öffentlichen Hand umgehend einzuleiten.

Angesichts dieser gesamten Situation unternahm das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 den Versuch, das Thema S21 wieder zum Thema der Bundespolitik zu machen. Dazu gab es im Sommer ein Treffen von Vertretern des Aktionsbündnisses mit MdBs von Bündnis 90/Die Grünen und der LINKEN, so mit Sabine Leidig. Vereinbart wurde, möglichst bald eine Anhörung im Verkehrsausschuss zu all den genannten Fehlplanungen und Fehlentwicklungen bei Stuttgart 21 zustande zu bekommen. Dies soll auf Basis eines möglichst gemeinsamen Antrags dieser beiden Oppositionsparteien erfolgen.

Seit Mitte Dezember liegt die Zustimmung beider Fraktionen zu dem Text eines solchen gemeinsamen Antrags vor. Dieser wird in den nächsten Tagen im Parlament eingereicht; seine dann aktuelle Drucksachennummer müsste abrufbar sein unter (sie lag bei Redaktionsschluss dieses VZ noch nicht vor).

Es gab – ergänzend zu dem oben genannten neuen Antrag zum Ausstieg aus Stuttgart 21 in jüngerer Zeit die nachfolgend aufgeführten parlamentarische Aktivitäten von Sabine Leidig zum Thema Stuttgart 21:

Änderungsantrag (ÄA) zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014) – Einzelplan 12 – Stichwort: Stuttgart 21
25.06.2014 – Änderungsantrag: Drs. 18/1859

Kleine Anfrage (KA) zum Aspekt Kosten von Stuttgart 21
16.04.2014 – Kleine Anfrage: Drs. 18/1139; Antwort der Bundesregierung: Drs. 18/1241

Kleine Anfrage (KA) zum Aspekt der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21
16.04.2014 – Kleine Anfrage: Drs. 18/1138; Antwort: Drs. 18/1240

Ausbau der Bahnstrecke Frankfurt – Fulda

Position von Sabine Leidig

Wir sehen die Notwendigkeit eines Ausbaus der Bahnverbindung zwischen Frankfurt und Fulda, die seit Jahren schon stark überlastet ist. Für einen in Zukunft wachsenden Schienenverkehr – nicht als reiner Mehrverkehr, sondern auf Kosten des klimaschädlicheren Straßen- und Flugverkehrs – wird eine entsprechende Infrastruktur benötigt. Zwischen Hanau und Fulda besteht ein tatsächlicher Engpass für das deutsche Schienennetz, der zügig beseitigt werden muss.

Wir teilen das grundsätzliche Anliegen der DB AG, sowohl den Personenfernverkehr zu beschleunigen und mit einer Fahrzeit unter 45 Minuten zwischen Frankfurt und Fulda die Strecke für einen Integralen Taktfahrplan zu ertüchtigen als auch zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen. Auch die Betriebsqualität des Personennahverkehrs wird dadurch verbessert.

Abschnitt: Frankfurt – Hanau – Abzweig Aschaffenburg

Mit einer Fahrzeit unter 15 Minuten für die Strecke Frankfurt Hanau ergibt sich neben den Knoten Frankfurt und Fulda für Hanau ein weiterer Knoten für einen Integralen Taktfahrplan. Eine Geschwindigkeit der Fernzüge von 130 km/h durchschnittlich auf dieser etwa 23 km langen Strecke ist daher ausreichend.

Ab Hanau bestünde theoretisch die Möglichkeit, die bereits ertüchtigte Strecke nach Aschaffenburg über Lohr a. Main zur Schnellfahrstrecke Würzburg-Fulda zu nutzen. Dadurch würde zwar eine Entlastung des Kinzigtals erreicht, gleichzeitig jedoch die Strecke von bisher ca. 100 km auf über 150 km verlängert. Mit einer Fahrzeit von insgesamt mindestens 54 Minuten könnte außerdem kein Knoten Fulda für einen Integralen Taktfahrplan eingerichtet werden. Das ist also keine Alternative.

Abschnitt: Hanau – Gelnhausen

Die Pläne für einen viergleisigen Ausbau der bisher dreigleisigen Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen begrüßen wir aus den eingangs beschriebenen Gründen. Dabei bietet sich die bewährte Aufteilung mit zwei schnellen Gleisen für den Fernverkehr und zwei langsameren Gleisen für den Regional- und Güterverkehr an. Auf diese Weise teilen sich solche Züge die Gleise, die in Bezug auf die Geschwindigkeit harmonisieren. Bei diesem Ausbau muss jedoch unbedingt für einen bestmöglichen Lärmschutz gesorgt werden, um die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner zu minimieren. Für eine intensive Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner beim Planungs- und Bauprozess und die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse muss ebenfalls gesorgt werden.

Streckenführung Gelnhausen – Fulda

Im Sinne einer Minimierung zusätzlichen Flächenverbrauchs und einer Bündelung von Verkehrswegen

fordern wir generell eine möglichst starke Orientierung an der Bestandsstrecke anstatt einer kompletten Neubaustrecke ab Gelnhausen. Dies bietet sich auch insofern an, als die bestehende Kinzigtal-Strecke eine weitgehend geradlinige Verbindung von Hanau nach Fulda darstellt.

Eine Karte findet sich im Internet <http://nachhaltig-links.de/index.php/bahn/1585-hgv-frankfurt-fulda>

Nein zur Mottgers-Spange!

Seit nunmehr fast 25 Jahren plant die Deutsche Bahn (bzw. zuvor die Bundesbahn) ab Gelnhausen eine Neubaustrecke in Form einer Nordspessart-Trasse oder auch die »Mottgers-Spange«. Wenn es derzeit heißt, man wolle ab Gelnhausen Richtung Fulda mehrere Varianten »ergebnisoffen« diskutieren, so ist äußeres Misstrauen am Platz. Sehr viel spricht dafür, dass die Deutsche Bahn AG nach einigen Verwirrungen am Ende doch wieder auf eine solche Nordspessart-Trasse hinaus will.

Dagegen fordern wir: Der Abschnitt Gelnhausen – Fulda sollte ebenfalls im westlichen Teil überwiegend im Kinzigtal verlaufen und sich weitgehend an der Bestandsstrecke orientieren. Dabei sollten solche Orte von den neuen Gleisen umfahren werden, die sonst übermäßig durch Schienenlärm belastet würden oder bei denen ein vierspuriger Ausbau aufgrund der geographischen Gegebenheiten nicht möglich ist.

Die von der DB AG früher offen und derzeit anscheinend insgeheim verfolgte Nordspessart-Trasse bzw. eine »Mottgers-Spange« lehnen wir aus mehreren Gründen ab:

Bei dem Projekt drängt sich der Eindruck auf, dass damit in erster Linie die Bedürfnisse der Bauindustrie bedient werden sollen: Nach dem

Bau von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (über die Schwäbische Alb) sollen offenbar die in diesem Bereich engagierten Konzerne und Planungsbüros neue Beschäftigung finden – wobei die Sinnhaftigkeit des Vorhabens selbst keine Rolle spielt. Denn: Es handelt sich bei dieser Planung um diejenige, die die größte Summe öffentlicher Gelder verschlingt, ein Maximum an Natur zerstört, die Strecke verlängert und bei der besonders viel Energie verbraucht wird.

Die Strecke verläuft durch ein sehr empfindliches Ökosystem, den Naturpark Hessischer und Bayerischer Spessart mit großen Vogelschutzgebieten. Rainer Schreiber, Bürgermeister der hessischen Spessartgemeinde Jossgrund und Sprecher der Initiative »Pro Spessart«, spricht davon, dass mit der NBS Nordspessart »wichtige Naturschutzgebiete und das größte Waldgebiet Mitteleuropas zerstört werden« würden.²

² BR (Interview mit R. Schreiber vom 4. Februar 2013)

In Bayern hat der Schutz und die Unverletzlichkeit von Naturparks sogar Verfassungsrang.³

Die Neubaustrecke würde zu mehr als drei Vierteln in Tunnels verlaufen; und auch der weitere Verlauf der Strecke nach der Einmündung in die Bestandsstrecke Würzburg Fulda in der Nähe des Ortes Mottgers wäre sogar zu 80 Prozent unterirdisch. Solche extreme Tunnelnängen sind nicht nur teuer im Bau und im Betrieb und mit zusätzlichem Energieverbrauch verbunden. Sie sind auch unattraktiv für die Bahnreisenden und bergen vor allem hohe Sicherheitsrisiken. Tunnels sollten daher nur dort gebaut werden, wo es wirklich nicht anders möglich ist.

Die geplante Fahrzeitverkürzung würde durch eine Geschwindigkeitserhöhung bei gleichzeitig erheblicher Verlängerung der Strecke (mehr als 70 statt bislang 56 Kilometer) erkauft – was einen erheblich höheren Energieverbrauch bedeutet. Im Sinne der Ressourcenschonung und des Klimaschutzes lehnen wir eine solche Maßnahme ab.

Mit der Führung der ICE (auch von Frankfurt in Richtung Würzburg und umgekehrt) über die Anbindung Mottgers würde die Stadt Aschaffenburg und damit ein Großraum, in dem mehr als 300.000 Menschen leben, ganz oder weitgehend vom Fernverkehr abgeschnitten.

Die DB AG hatte in den letzten Jahren diese Trasse aus taktischen Gründen nicht mehr propagiert, weil sich durch ihren Bau die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm nicht mehr gerechnet hätte.⁴ Dass sie diese Strecke jetzt dennoch wieder »aus der Schublade« holt, nachdem der Bau der Strecke Wendlingen – Ulm begonnen hat, zeigt den wahren Grund für diese Zurückhaltung. Der Verlauf der Strecke sollte aber nicht nach solchen taktischen Gesichtspunkten entschieden werden, sondern im Sinne eines maximalen Schutzes der Menschen und der Natur sowie eines stabilen Bahnbetriebs.

»Route Westliches Kinzigtal«

Die von der DB AG neu ins Spiel gebrachte Vogelsberg-Trasse bzw. »Route Westliches Kinzigtal« stellt sich ebenfalls als eine extrem tunnellastige Strecke dar: 68 Prozent würden unter der Erde verlaufen, nur 17 von 55 Kilometern oberirdisch. »Im Westen ist der Suchraum geologisch durch das Kinzigtal und die Bergbaugebiete (Kali) bei Neuhoof begrenzt. Eine weitere Verschiebung der Suchraumgrenze in Richtung Westen ist auch aufgrund des angrenzenden Vogelsberggebietes und des sich daraus ergebenden hohen Tunnelanteils wirtschaftlich nicht sinnvoll.«⁵ So formuliert es die DB Netz AG und stellt die »West«-Trasse damit gleich wieder selbst in Frage. Zu durchbohren ist nämlich nordwestlich ab

Wächtersbach der Basalt des Vogelsberges mit einer enormen Härte.⁶

In ihrem weiteren Verlauf würde diese Trasse über die Kalilagerstätte und das Kali-Abbaugelände Neuhoof-Ellers führen, was zusätzliche erhebliche geologische Herausforderungen und potenzielle Sicherheitsrisiken darstellen würde. Eine Anfrage von »Die LINKE.Offene Liste« im Fuldaer Kreistag ergab, dass es dort bereits Geländesenkungen aufgrund des Kaliabbaus, der fehlenden anschließenden Verfüllungen und der auftretenden Konvergenz gibt. Jahrzehntlang wurden Kaliabwässer in den Untergrund über »Schluckbrunnen« eingeleitet (z.B. bei Magdlos). Beim Tunnelbau sind erhebliche Probleme mit wasserführenden Schichten zu erwarten. Im Regionalplan sind die Gebiete außerdem für die Sicherung oder Gewinnung von Rohstoffvorkommen ausgewiesen. Eine Einschleifung auf die Schnellbahnstrecke Fulda – Würzburg wäre bei den notwendigen Radien über dem Kaliabbaugelände, der A66 sowie der Bestandsstrecke Fulda – Frankfurt an dieser Stelle überdies kompliziert.

Schonend für Mensch und Natur

Zwei weitere Gleise in räumlicher Nähe der Bestandsstrecke mit Umfahrungen der Ortslagen ist daher die einzige verbleibende und letztlich schonendste Variante für die Umsetzung dieses Abschnitts. Auch auf diesem Ausbauabschnitt sollten wieder zwei neue schnellere Gleise für den Personenfernverkehr und zwei langsamere Gleise (Bestandsstrecke) für den Personennah- und den Güterverkehr vorgesehen werden. Da die neuen Gleise jedoch in einigen Ortslagen von der bestehenden Strecke abweichen und stattdessen durch weniger besiedeltes Gebiet geführt werden müssen, sollte der Güterverkehr nachts ebenfalls über diese Strecke geführt werden. So kann die nächtliche Lärmbelastung entlang der Bestandsstrecke auf einfache Weise stark reduziert werden. Dies dürfte technisch problemlos möglich sein, da in dieser Zeit kein oder kaum Fernverkehr diese Strecke nutzt.

Alle betroffenen Orte an der Strecke müssen überdies – auch unabhängig von dem geplanten Ausbau – durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner muss bei dem gesamten Ausbau höchste Priorität haben und im Zweifel vor übermäßige Geschwindigkeitserhöhungen gestellt werden.

Ein solcher Ausbau auf vier Gleise könnte sicher schneller realisiert werden als eine milliardenschwere Neubaustrecke durch den Spessart oder den Vogelsberg mit zahlreichen Tunnelbauwerken mit langen Bauzeiten. Eine Entspannung der Situation im Betriebsablauf würde dann merklich schneller eintreten. Die Anwohner, die jetzt unter Bahnlärm leiden, würden einen effektiven Schutz erhalten und sie müssten die Situation, die sich immer weiter verschärfen wird, nicht noch mehr als 15 Jahre ertragen.

³ <http://www.verfassungen.de/de/by/bayern46.htm> §141

⁴ Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Strecke Wendlingen – Ulm wäre in den negativen Bereich gerutscht, weil Güterzüge stattdessen die neu entstehende Verbindung über die »Mottgers-Spange« nach Süden hätten verwenden können. Siehe Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010): Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen.

⁵ Tischvorlage zur Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren, S. 20

⁶ Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie: Geologische Übersichtskarte unter der Adresse <http://www.hlug.de/fileadmin/dokumente/geologie/geologie/guek300.pdf>

Die Güterzüge

Den Einwohnern entlang der Kinzigtalbahn muss klar sein: die Güterzüge, die heute durch das Kinzigtal rattern, sollen nach den Vorhaben der DB auch weiterhin den größten Teil eines Tages hier entlang geführt werden. Die Planer versprechen, die Tunnel durch den Spessart oder die Ausläufer des Vogelsberges so zu bauen, dass sie auch von Güterzügen befahren werden können. Aber: dies gilt nur für die kurze Zeit in der Nacht, in der keine ICE verkehren. Morgens um 4.00 Uhr ist die Nacht zu Ende und der letzte ICE benötigt noch bis nach 23.00 Uhr die Strecke. Die restlichen knapp 20 Stunden werden die Menschen im Tal ohne Lärmschutz dem wachsenden Güterverkehr ausgesetzt sein, denn die Strecke ist ja nun frei von den Schnellzügen. Heute verkehren auf der Kinzigtalstrecke 90 Güterzüge, die Prognose für 2025 geht dort von 160 Güterzügen aus, lediglich 24 davon könnten nachts auf einer möglichen Verbindung zur Strecke Würzburg-Fulda geleitet werden.⁷

Es klingt paradox: Lärmschutz gegen den in jedem Falle wachsenden Bahnverkehr werden die Menschen im Kinzigtal nur erhalten, wenn dort auch die neuen Gleise verlegt werden. Die bestehende Rechtslage gewährt einen relativ anspruchsvollen Lärmschutz an Verkehrswegen nur dann, wenn die 16. BImSchV zur Anwendung kommt, d. h. beim Neubau von Verkehrswegen oder einem erheblichen baulichen Eingriff.

Und wir haben noch einen Verdacht: Durch die (theoretische) Befahrbarkeit der Spessarttunnel mit Güterzügen wird der Kosten-Nutzen Wert der neuen Strecke schönerechnet, obwohl die Güterzüge die meiste Zeit des Tages doch im Kinzigtal fahren müssten, damit sie den ICE Verkehr nicht stören.

Die Menschen im Kinzigtal hätten also rein gar nichts von den Milliarden, die in die Spessartunterhöhlung gesteckt würden, sie wären weiter schutzlos der wachsenden Anzahl von Güterzügen ausgesetzt.⁸ Daher ist es notwendig möglichst frühzeitig optimale Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke und den neu hinzukommenden Gleisen vorzusehen. Nur so kann sich eine Verbesserung der Lebensqualität an der Bahnstrecke im Kinzigtal ergeben – trotz oder vielleicht sogar wegen des Neubaus.

Kein Schienenbonus durch die Hintertür!

von Herbert Behrens

»Ohne die durch die Linksfraktion initiierte öffentliche Anhörung wäre die neue Verkehrslärmschutzverordnung im Schnellverfahren durch den Bundestag gegangen. Offensichtlich hat es die Union eilig, die heftig umstrittene Verordnung aufs Gleis zu setzen. Jetzt in einer Haushaltswoche den Erlass ohne Plenardebatte in Kraft setzen zu wollen, schlägt dem Fass den Boden aus. Hier wird DIE LINKE intervenieren. Es kann nicht angehen, dass die vielfältigen Einwände der Verbände und Bürgerinitiativen kein Gehör im Plenum finden sollen«, kommentiert Herbert Behrens (MdB, DIE LINKE) die Stellungnahme der Unionsfraktion zur Anhörung am 4.6.2014 im Verkehrsausschuss.

»Mit der Änderung der Verordnung wird der abgeschaffte Schienenbonus durchs Hintertürchen wieder eingeführt. Dass ist die Lehre, die man aus der Anhörung ziehen muss. Auch die Anwohnerinnen und Anwohner von Rangierbahnhöfen dürfen demnach stärkeren Belastungen ausgesetzt werden«, so der Obmann der Linksfraktion im Verkehrsausschuss. »Vor allem für den Norden Deutschlands hätte die Neufassung fatale Konsequenzen. Etwa im Zusammenhang mit der immer noch im Raume stehenden Y-Trasse und dem Ausbau großer Rangieranlagen wie in Bremen. Wer mehr Verkehr auf der Schiene will, muss die Menschen ausreichend schützen. Dafür müssen endlich Spitzenpegel und andere Lärmquellen berücksichtigt werden. Hier gibt es erheblichen Nachbesserungsbedarf, den meine Fraktion anmelden wird.«

⁷ Folie Nr. 6 »Zugzahlenbetrachtung« der DB, 2. Treffen AG Dialogforum »Vorbereitung der Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren« 30.9.2014 in Wächtersbach.

⁸ Tischvorlage zur Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren Bearbeitungsstand 01.09.2014, S. 16f.:

»Bei einer Nordspessartquerung und damit Mitnutzung der SFS zwischen Fulda und Würzburg kann die Strecke aufgrund des bei zweigleisigen Tunneln vorhandenen Begegnungsverbots während der Fernverkehrsnutzung nicht vom Güterverkehr befahren werden. Aber auch bei einer direkten Trassenführung nach Fulda mit neuen eingleisigen Tunneln ist durch die großen Geschwindigkeitsunterschiede und die sieben Fernverkehrslinien, die diese neue Strecke nutzen, ein Güterverkehr am Tage ausgeschlossen.«

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Annette Groth, Karin Binder, Katrin Kunert, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der Beratung der Verordnung der Bundesregierung
– Drucksachen 18/1280, 18/1379 (neu) Nr. 2.2, 18/1871 –**

**Verordnung zur Änderung der
Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des
Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag begrüßt das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD verankerte Ziel einer Halbierung des Schienenverkehrslärms bis zum Jahr 2020. Lärm macht krank – physisch und psychisch. Schienenverkehrslärm ebenso wie Fluglärm und Straßenverkehrslärm, an den neuen ebenso wie an den bestehenden Verkehrswegen.

Schädlich sind insbesondere hohe Spitzenlärmswerte in der Nacht, aber auch anhaltender Lärm am Tage. Die gesundheitlichen Schäden für die Menschen sind wissenschaftlich nachgewiesen. Dazu gehören unter anderem Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Brustkrebs, psychische Störungen und Entwicklungsverzögerungen bei Kindern. Lärm ist eine Form der Umweltverschmutzung, bei der die Betroffenzahlen am schnellsten steigen. Das Leiden der Betroffenen und die Folgekosten für die gesamte Gesellschaft sind erheblich. Aufgabe der Politik ist es, Lärm durch Schutzmaßnahmen so weit zu mindern, dass Anwohnerinnen und Anwohner keinem unzumutbaren Lärm ausgesetzt sind. Das gilt in besonderem Maße nachts.

Beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken wird die zukünftige Lärmbelastung auf Basis von Verkehrsprognosen berechnet. Anhand der Ergebnisse werden Lärmschutzmaßnahmen festgelegt, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass der sog. Schienenbonus, ein Abschlag in Höhe von 5 dB(A) auf den errechneten Schienenverkehrslärm Ende des Jahres 2012 abgeschafft wurde. Leider galt dies nicht sofort, sondern im Regelfall erst ab

dem 1.1. 2015 und dies auch nur für solche Abschnitte von neuen oder auszubauen Schienenstrecken, bei denen das Planfeststellungsverfahren zu diesem Zeitpunkt noch nicht eröffnet wurde und die öffentliche Auslegung des Planes noch nicht erfolgt sein wird.

Die Abschaffung des Schienenbonus bei den Lärmberechnungen ist dennoch nur ein kleiner Schritt auf dem Weg zu einem umfassenden Schutz der Menschen vor Verkehrslärm. Weitere Maßnahmen wie insbesondere die Gewährleistung eines durchgehend glatten Fahrflächenzustands der Schienen und lärmarme Bremsen bei Güterwagen sind erforderlich.

Grundlage der Lärmberechnung beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen ist die 16. BImSchV. Die für den Schienenverkehr maßgebliche Anlage 2 soll durch den vorliegenden Verordnungsentwurf ersetzt werden. Das grundsätzliche Erfordernis einer Überarbeitung dieser Schall 03 genannten Anlage 2 steht außer Frage. Die vorliegende Neufassung stößt aber auf berechtigte Kritik von Betroffenen sowie Ingenieurinnen und Ingenieuren, wie sie auch in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zu dieser Verordnung zur Sprache kam.

Kritisiert wurde insbesondere, dass die Neufassung bei den in den Planfeststellungsverfahren wesentlichen Geschwindigkeiten über 100 km/h (siehe Grafik S. 89 auf Bundestagsdrucksache 18/1280) niedrigere Lärmimmissionen berechnet als die bisherige Schall 03.

In der Verordnung wird zudem von der international anerkannten Schallausbreitungsrichtlinie ISO 9613-2:1999 abgewichen. Dies ist nicht angemessen, denn es führt dazu, dass der berechnete Lärm um bis zu 3 dB(A) niedriger ist als bei korrektem Faktor. Zudem würde Schienenverkehrslärm dann anders berechnet und bewertet als Straßenverkehrslärm. Diese Verfahrensweise ist weder sachgerecht noch nachvollziehbar.

Die Schall 03 nimmt nicht den aktuellen Stand der Technik zur Kenntnis und blendet gesicherte Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung aus, indem keine Maximalpegel berücksichtigt werden – wie es seit nunmehr 7 Jahren im Fluglärmschutzgesetz für die Nacht der Fall ist. Die Bundesregierung kommt damit einem Beschluss des Bundesrates nicht nach, der bereits vor drei Jahren gefordert hat, „neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht“ einzuführen (Bundratsdrucksache 151/11 (Beschluss, Nr. 4)). Somit fallen wenige laute Züge nachts wegen des Mittelungspegels weiterhin nicht ins Gewicht. Ein Mittelungspegel lässt wesentliche Aspekte des Schienenlärms wie den Maximalpegel, die Anstiegssteilheit und auftretende Lärm-Ruhe-Intervalle außer Acht, die für die gesundheitliche Wirkung von wesentlicher Bedeutung sind. Die Lärmcharakteristik des Schienenlärms (steiler Anstieg eines starken Lärmpegels aus einem relativ niedrigen Hintergrundniveau) weist eine sehr große Ähnlichkeit mit der Lärmcharakteristik des Fluglärms auf, so dass angenommen werden muss, dass auch die gesundheitlichen Folgen in vergleichbarer Weise auftreten, d. h. die Gesundheit der von Schienenlärm betroffenen Bevölkerung in erheblicher Weise beeinträchtigt wird.

Außerdem erfolgt durch die Verordnung weiterhin keine Definition des durchschnittlichen Fahrflächenzustandes. Einerseits gibt es mit dem Besonders überwachten Gleis (BüG) weiterhin einen Abschlag von bis zu 5 dB(A), andererseits wird der Bezugspunkt dafür nicht ausreichend definiert. Dies kritisierten die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm und der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) in ihren Stellungnahmen zur Anhörung sowie mündlich ebendort. Nach Angaben des ALD können verriffelte Gleise bis zu 20 dB(A) lauter sein als glatte Gleise. In der „Studie zur Lärminderung im Schienengüterverkehr“ der TU Berlin (Bericht Nr. 02/2014) vom 7. März 2014 heißt es diesbezüglich, dass das Gleis am Rollgeräusch einen Anteil von 70 Prozent besitzt. Von daher ist es erforderlich, nicht nur

die Güterwagen umzurüsten, sondern auch darauf zu achten, dass die Gleise nicht übermäßig rau werden. Die angenommene Lärmreduktion um 10 dB(A) durch umgerüstete Güterwagen lässt sich nur bei durchschnittlicher Schienenrauheit erzielen.

Beim BüG sieht die Verordnung zudem eine Vergrößerung der Abstände der Messfahrten vor, indem grundsätzlich nur alle 12 Monate und nach dem ersten Jahr nicht mehr alle sechs Monate gemessen werden soll.

Es bestehen somit erhebliche Zweifel daran, dass der Ordnungsgeber mit dem vorgelegten Entwurf der grundrechtlich (in Art. 2 Abs. 2 GG) gebotenen Pflicht zum Schutz vor Gesundheitsgefahren gerecht wird und dem in § 41 BImSchG formulierten Anspruch genügt, „... sicherzustellen, dass ...keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“

Dies führt dazu, dass Klagen gegen die Anwendung dieser Verordnung möglich sind und die Vorlage der Bundesregierung somit eine Quelle von Rechtsunsicherheit ist. Nach Inkrafttreten wäre sie damit eine Belastung für zukünftige Planfeststellungsverfahren für Schieneninfrastrukturmaßnahmen, die angesichts der großen Herausforderungen wie z. B. der Verbesserung der schienenseitigen Hinterlandanbindung der Seehäfen ausgeschlossen werden muss.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. diese Verordnung nicht in Kraft treten zu lassen, sondern umgehend, aber spätestens mit Verabschiedung der derzeit auf europäischer Ebene erarbeiteten Berechnungsmethodik CNOSSOS, die eine Harmonisierung der Berechnungsverfahren für die Verkehrslärmquellen und den Lärm von Industrieanlagen zum Ziel hat, eine Neufassung vorzulegen, die an diese EU-Methodik angepasst ist, damit keine verschiedenen Berechnungsmethoden parallel nebeneinander existieren, also Lärmvorausberechnungen nach der 16. BImSchV und Lärmberechnungen nach der EU-Umgebungslärmkartierung miteinander vergleichbar sind und somit der errechnete Schienenverkehrslärm nachträglich überprüft werden kann.

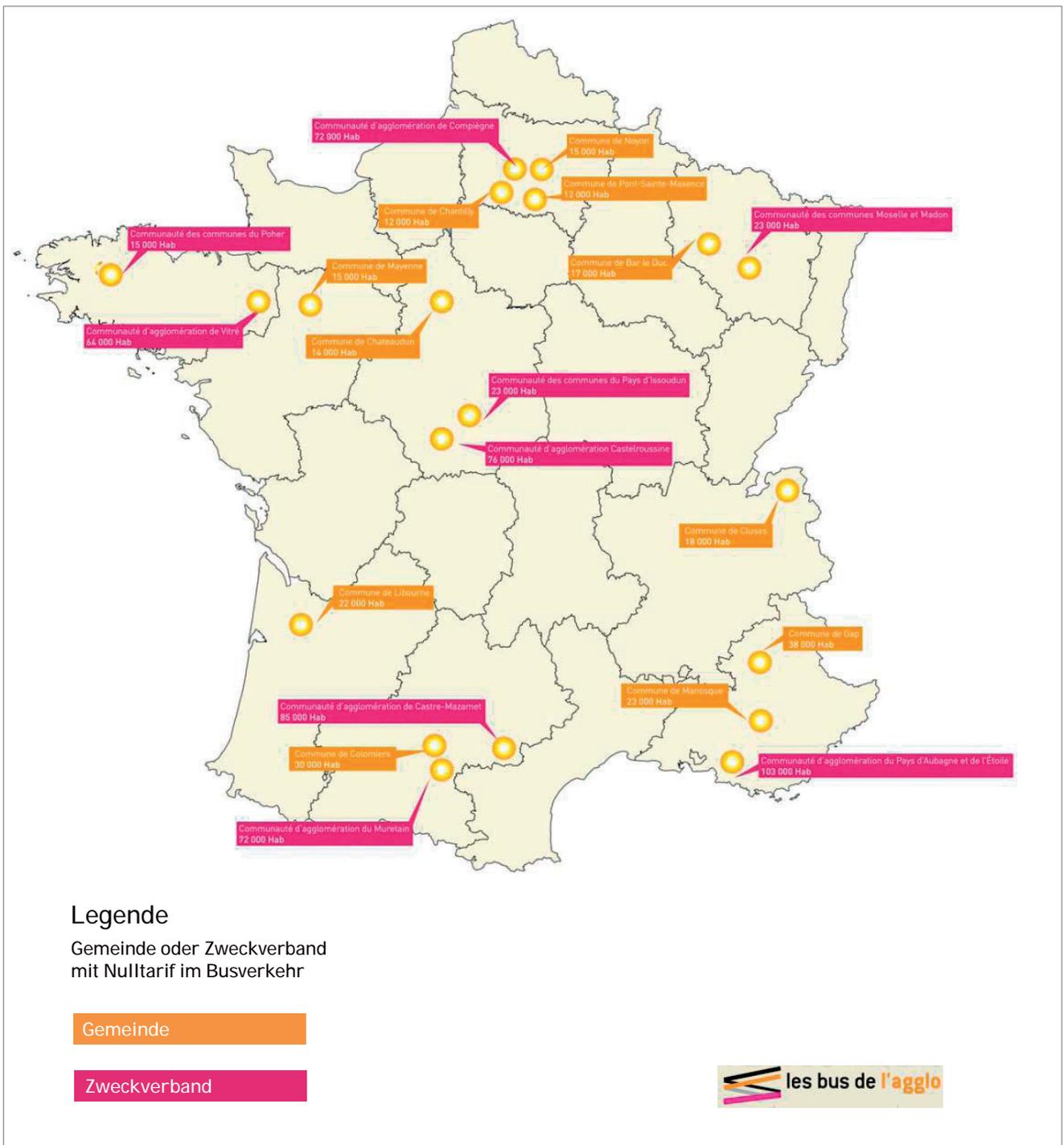
Bei der Neufassung sind für die Ermittlung des nächtlichen Lärms analog zum Fluglärmgesetz auch Einzelschallereignisse und nicht ausschließlich Dauerschallpegel (Mittelungspegel) zu berücksichtigen und die internationale Schallausbreitungsrichtlinie ISO 9613-2:1999 unverfälscht ohne Korrekturen zu verwenden;

2. bis Ende dieses Jahres ein Konzept zur Bewältigung der Gesamtlärmproblematik vorzulegen, das Lösungen zur Kostenaufteilung erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen auf die verschiedenen Lärmverursacher Straße, Schiene, Luftverkehr und Industrielärm enthält, einerseits im Falle bestehender und andererseits im Falle von Neuplanungen;
3. bis Ende des Jahres 2014 dem Deutschen Bundestag einen Entwurf für eine Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vorzulegen, in dem – verbunden mit Fristenregelungen – die Grenzwerte der 16. BImSchV auch auf Bestandsstrecken von Schienenwegen und öffentliche Straßen ausgedehnt werden. Dabei ist vorzusehen,
 - a) dass der sog. Schienenbonus (Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der behaupteten geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms) in § 3 und Anlage 2 der 16. BImSchV auch für bereits begonnene Planungen nicht mehr gilt,

- b) dass der nächtliche Immissionsgrenzwert für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete (§ 2 Absatz 1 Nummer 3 16. BImSchV) den von allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten (§ 2 Absatz 1 Nummer 2 16. BImSchV) gleichgestellt wird,
- c) dass spätestens im Jahr 2023 an den Schienenwegen des Bundes und an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes die Werte der 16. BImSchV eingehalten werden müssen,
- d) dass 20 Prozent der am höchsten belasteten Abschnitte an bestehenden Schienenstrecken bis zum Ende des Jahres 2019 einer Lärmsanierung zu unterziehen sind,
- e) dass für Verkehrswege, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden, andere Übergangsfristen möglich sind und
- f) dass in der Planung für den Haushalt 2015 ausreichend Mittel für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes eingestellt werden und zukünftig auf die gegenseitige Deckungsfähigkeit dieser Titel mit anderen investiven Titeln verzichtet wird.

Berlin, den 24. Juni 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion



B. ÖPNV

Vorbild Frankreich: Nulltarif in über 20 Regionen

von Nico Biver

Die Idee, einen Nulltarif im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einzuführen, gewinnt auch in Deutschland immer mehr Anhänger/-innen. Bei der Suche nach Beispielen fiel der Blick selten auf unser Nachbarland Frankreich, obwohl es hier mittlerweile über 20 Verkehrsverbände mit Nulltarif gibt. Dass Frankreich in dieser Hinsicht wenig wahrgenommen wurde, liegt

nicht nur an der sprachlichen Barriere, sondern auch daran, dass die Gemeinden und kommunalen Zweckverbände, die die Fahrscheine in den Bussen abgeschafft haben, sich selbst nicht als beispielhaft ansahen. Das änderte sich erst mit der Einführung des Nulltarifs 2009 im südfranzösischen Aubagne und im kommunalen Zusammenschluss »Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile« mit über 100.000 Einwohner/-innen.

Bürgermeister Daniel Fontaine und seine Koalition aus Kommunisten, Sozialisten, Grünen und Liberalen verfolgen mit der Einführung des Nulltarifs explizit soziale, demokratische und ökologische Ziele und werben für ihre Ideen im Inland und international. Der Kommunal-

verband lud deshalb im Jahr 2011 alle französischen Anbieter eines Nulltarifs im ÖPNV (sowohl links als auch rechts regierte) – zu einem Erfahrungsaustausch ein. Die Beiträge der Teilnehmer/-innen machen deutlich, dass Frankreich in vieler Hinsicht vorbildlich ist, was die Ausstattung des ÖPNV angeht. Während man hierzulande kostendeckende Fahrgeldeinnahmen anstrebt, decken diese in Frankreich lediglich 20% der Ausgaben. Eine Nahverkehrsabgabe (»versement transport«) ermöglicht es den Kommunen nicht nur, in den ÖPNV zu investieren – die Renaissance der Tram ist nur ein Beispiel dafür – sondern ihn auch sehr kostengünstig bis hin zum Nulltarif anzubieten. Die Nutzung des ÖPNV ist für die Fahrgäste dann tatsächlich kostenlos, denn die Nahverkehrsabgabe zahlen nur Unternehmen, mit einem Anteil an der Lohnsumme, der nach Größe der Kommune gestaffelt ist.

Das Protokoll des Treffens wurde von der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile Anfang 2012 veröffentlicht. Die Übersetzung aus dem Französischen wurde im Auftrag von Sabine Leidig von Heike Akbari in Zusammenarbeit mit dem Sprachendienst des Deutschen Bundestages vorgenommen. Sie ist zu finden unter: www.solimob.de > Nulltarif/Sozialticket > Studien, Positionen, Material

Fachgespräch »Fahrscheinloser ÖPNV – Finanzierungsmodelle und rechtlicher Rahmen«

ein Bericht von Karl-Heinz Ludewig

Mitte Juni 2014 fand dieses Fachgespräch der Bundestagsfraktion der LINKEN in Frankfurt am Main statt. Mit 84 Teilnehmenden war das Interesse deutlich größer als erwartet. Entsprechend hatte die Veranstaltung mehr den Charakter einer Konferenz als den eines Fachgespräches. Wir haben viele anregende Impulse mitgenommen und freuen uns darüber, dass die anschließende Vernetzung auf Einladung des Netzwerks Solidarische Mobilität so gut geglückt ist.

Prof. Heiner Monheim (früher Uni Trier) umriss in seinem Eingangsvortrag den Themenkomplex, wies daraufhin, dass der Begriff »Nulltarif« verbrannt sei, weil er zu Abwehrreaktionen bei denjenigen führe, die das Geld für den ÖPNV »zusammenkratzen« müssen. Besser und einfacher sei »Bürgerticket«. Schon lange gibt es Diskussionen über alternative Finanzierungsmodelle. Früher war der ÖPNV eine Goldgrube; etwa 100 Jahre lang wurde dort gutes Geld verdient (»Bahnbarone« u.a.). Daher ist es falsch, wenn heute der ÖPNV als per se defizitär dargestellt wird. Er ist nur defizitär, solange die Leute überwiegend Auto fahren. Fahren alle mit, wird es wieder ein gutes Geschäft. Da ein Ende der klassischen ÖPNV-Finanzierungsmodelle wie Regionalisierungsmittel oder Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz über 2019 hinaus absehbar ist, ist gerade jetzt Neues gefragt. Die Ausdehnung der Finanzierung z.B. umlagefinanziert über alle Einwohner oder Haushalte und/oder auf Drittnutzer wie Betriebe per Nahverkehrs-

abgabe würde eine wesentlich breitere Basis geben, den ÖPNV stabiler tragen und für den einzelnen Bürger sogar preiswerter werden. Sicherlich ist die Forderung aus Umweltkreisen nach »wahren Preisen« im Verkehr richtig, doch im ÖV gibt es heute schon viele Beispiele von Flatrate-Modellen (z.B. Kombi-Tickets bei Veranstaltungen, Semester-Tickets oder die BahnCard 100), die als Vorläufer von Bürger-Tickets bezeichnet werden können und auch erst nach langem Kampf durchgesetzt wurden, heute aber zum Standard gehören. Warum ist die ÖV-Landschaft neuer Modelle gegenüber nur so ablehnend und innovationsfeindlich, fragte Heiner Monheim und riet, die »bunte Wiese der vielen Blüten« aus lokalen Initiativen weiter zu düngen und gleichzeitig muss ein Land das ÖPNV-Gesetz für solche Modelle öffnen und eine mutige Kommune muss es dann umsetzen. Dies würde dann viele Nachahmer zur Folge haben.

Gregor Waluga vom Wuppertal-Institut berichtete von einem erfolgreichen Praxis-Test eines Bürgertickets für Wuppertaler Bürger*innen – der Nahverkehr wurde häufiger genutzt und Autofahrer machten positive Erfahrungen.

Mit »Flatrate für Bus und Bahn« ist die Erfurter LINKE erfolgreich in den letzten Kommunal-Wahlkampf gezogen und konnte dazu ein durchgerechnetes »Erfurter Modell« vorlegen. Ergebnis: Alle Erfurter*innen über 18 (ohne Azubis u.a.) zahlen 20 € monatlich als Nahverkehrsabgabe, von Einpendlern sowie aus der Parkraumbewirtschaftung und aus Car-Sharing kommen Einnahmen hinzu und die Zuschüsse vom Bund und Land bleiben erhalten. Damit kann »Mobilität für alle« realisiert und das ÖPNV-Angebot noch ausgeweitet werden, erläuterte Matthias Bärwolff, Mitglied des Thüringer Landtages.

Und dann waren da natürlich noch viele rechtliche Fragen zu klären. Christian Maaß vom Hamburg Institut sezierte die Grundlagen der Staatsfinanzen nach Steuern, Gebühren, Beiträgen und Abgaben. Für jedes Instrument einzeln muss überprüft werden »ob das geht«:

1. Wo liegt die Gesetzgebungskompetenz (hier eher auf Landes- als auf Bundesebene)?
2. Welche Anforderungen aus der Finanzverfassung sind zu beachten?
3. Stellt es einen Eingriff in die Grundrechte dar?
4. Gibt es Konflikte mit dem europäischen Vergaberrecht?

Und die konkrete Ausgestaltung muss geklärt sein: Was will ich umsetzen? Freifahrt für alle oder Freifahrt nur für die, die gezahlt haben? Oder Freifahrt nur außerhalb der Stoßzeiten? Wen will ich bei der Finanzierung einbeziehen – vielleicht auch Arbeitgeber und Pendler? Wie schneide ich das Gebiet zu? Muss ich ein Mindestangebot von ÖPNV-Leistungen haben? Wie sieht es mit Ausnahmen und Härtefallregelungen aus?

Fazit von Herrn Maaß: Es gibt eine Vielzahl an denkbaren Instrumenten, von denen aber nicht alle zum Ziel



führen. Auch im Rahmen des bestehenden Rechts ist einiges möglich, ohne dass der Gesetzgeber tätig werden muss; für ein umfassendes Modell wäre aber eine Gesetzesänderung notwendig (= Ermächtigungsgrundlage für Beitrag). Beiträge sind ein bewährtes kommunales Finanzierungsinstrument und funktionieren am besten.

Alle Referenten betonten, dass die Etablierung einer neuen Finanzierungsbasis des Nahverkehrs in Deutschland eingebettet sein muss in eine Strategie der Verkehrswende, die die Subventionierung des Kfz- (und auch Flug-) Verkehrs beendet und klar den Vorrang auf den Umweltverbund (zu Fuß, per Rad, mit Bus und Bahn) legt.

Angeschlossen an das Fachgespräch war ein Vernetzungstreffen Aktiver, durchgeführt vom Netzwerk Solidarische Mobilität (Solimob). Aus den Reihen der rund 50 Teilnehmenden wurde zu Beginn über 17 Beispiele von Aktivitäten vor Ort berichtet, angefangen von vielen lokalen Initiativen zur Durchsetzung von Sozial- oder Bürger-Tickets über Initiativen in Landtagen bis hin zur Koordination internationaler Beispiele¹. Neben partei-unabhängigen Aktiven waren Vertreter*innen der Grünen, der Piraten sowie der LINKEN in Auseinandersetzungen involviert. Hier finden sich die einzelnen Berichte². Vereinbart wurde dann, dass das Netzwerk Solimob als Informationspool zum Thema bereitsteht und eine Mailingliste dazu eingerichtet hat³. Grundsätzliches Ziel sollte sein, das Thema kampagnenfähig zu machen,

d.h. Material zu sammeln, Aktionsideen zu entwickeln, Bündnispartner zu suchen und den Unterstützerkreis so zu verbreitern, dass in Form von Aktionen (Aktions-tag?) bundesweit oder zumindest in 5-10 Städten für den fahrscheinlosen ÖPNV geworben werden kann, um Vorbehalte abzubauen und die Idee als attraktive Lösung für soziale und ökologische Probleme sowie zur Verbesserung der Lebensqualität ins Bewusstsein vieler Menschen zu bringen. Das bundesweit nächste Treffen wird auf dem BUVKO 2015 in Erfurt stattfinden (13.-15.3.2015), näheres siehe⁴. Möglicherweise kann ein bundesweit gültiger Flyer, hinter denen alle Aktiven stehen, produziert und verbreitet werden.

Die riesige Resonanz dieser Veranstaltung sowie die große Zahl von Aktivitäten vor Ort bundesweit verteilt, lässt die Hoffnung wachsen, das Thema umlage- oder beitragsfinanzierten ÖPNV zum Diskussions-Gegenstand der nächsten Jahre werden zu lassen. Nötig wäre es allemal, denn »es ist gespenstisch, wie die Republik in Sachen ÖPNV-Finzen aufgestellt ist« (Heiner Monheim).

Ein ausführliches Protokoll samt Referate ist zu finden unter: www.nachhaltig-links.de > Mobilität > Öffentlicher Verkehr > Ein umlagefinanzierter fahrscheinloser ÖPNV ist möglich!

Viel Material, Infos zu Initiativen und Studien zum Nulltarif hat das Netzwerk Solidarische Mobilität unter <http://www.solimob.de/index.php/nulltarifsozialticket> zusammengestellt.

¹ www.freepublictransport.com

² www.solimob.de/index.php/nulltarif-initiativen

³ www.solimob.de/index.php/nulltarifsozialticket

⁴ www.buvko.de

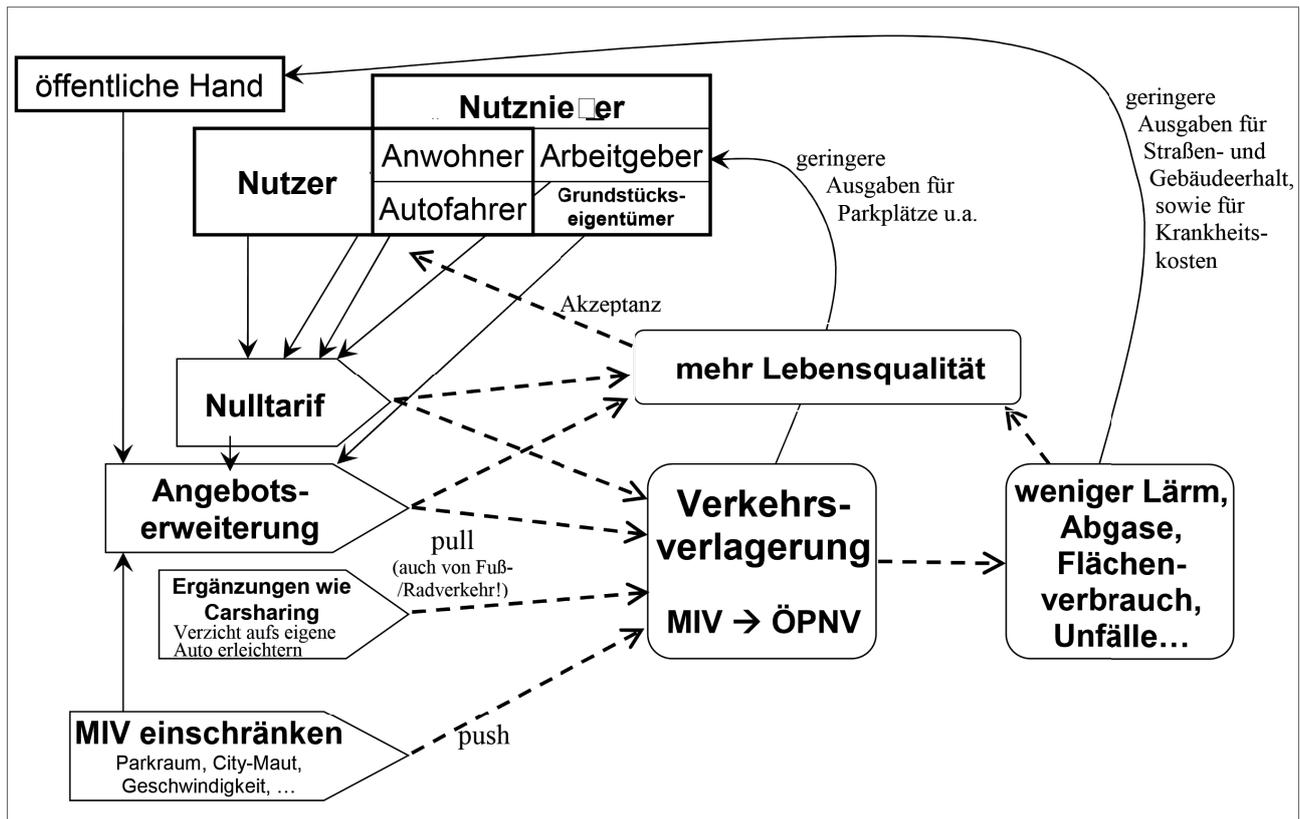
ÖPNV zum Nulltarif: Mehr Lebensqualität und Kostenbeteiligung aller Nutznießer

von Dominik Fette

Der große Wurf kann gelingen – das zeigt sich in vielen Städten weltweit, die den Nulltarif für ihren ÖPNV eingeführt haben: deutlich weniger Autoverkehr (MIV = motorisierter Individualverkehr), deutlich weniger Lärm, Abgase und Feinstaub, mehr Sicherheit und weniger Flächenverbrauch – also mehr Grün und Naherholung in der Stadt.

erfolgreich ist und mehr und mehr Busse und Bahnen angeschafft werden müssen. Daher ist die Forderung, den Nulltarif so wie Straßen und Bildung einfach aus dem öffentlichen (also auch kommunalen) Haushalt zu finanzieren, zwar berechtigt, aber momentan unrealistisch. Zusätzliche Abgaben sind notwendig und die Frage dabei ist, welche Nutzer und Nutznießer an den Kosten beteiligt werden sollten.

Das folgende Schema ist ein Versuch, mögliche Finanzierungsströme, Kausalketten und den Nutzen für verschiedene Beteiligte darzustellen. Als Nutznie-



Die Patentlösung ist der Nulltarif nicht – er muss vor allem mit einem Ausbau des ÖPNV einhergehen, diesen gleichzeitig noch attraktiver machen, er muss intelligent durch weitere Maßnahmen ergänzt werden (Verkehrsberuhigung, Fahrradwege, Lösungen für den Lieferverkehr) sowie mit einer Kampagne »für mehr Lebensqualität in unserer Stadt« verbunden werden. Dann wird das Ziel, den MIV deutlich zu reduzieren und spürbar mehr Lebensqualität für alle erreicht.

Aber das kostet natürlich Geld. Und eine solide Finanzierungsgrundlage ist Garant dafür, dass das Projekt nicht bald wieder eingestellt werden muss – weil es zu

ber (oder »Drittnutzer«) werden in Abgrenzung zu den ÖPNV-Nutzern die Personen genannt, die durch den ÖPNV indirekt einen relevanten Nutzen ziehen.

Tabellarisch aufgeschlüsselt sind auf der folgenden Seite die Nutzer und Nutznießer, ihr Nutzen durch einen gut ausgebauten (kostenlosen) ÖPNV und mögliche Kostenbeteiligungen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

Es gilt jetzt verschiedene Finanzierungsmodelle rechtlich zu prüfen und einen Mix zu finden, der sozial ausgewogen und für alle tragfähig ist.

Tabelle: Nutznießer des öffentlichen Verkehrs und ihre mögliche Kostenbeteiligung

Nutznießer	Nutzen	mögliche Kostenbeteiligung	bereits umgesetzte Kostenbeteiligung
ÖPNV-Nutzer	fahren kostenlos im gut ausgebauten ÖPNV	Bürgerticket (alle Einwohner/Haushalte/Beschäftigte zahlen einen Pflichtbeitrag ähnlich dem Semesterticket); Grundsteuer oder ÖV-Grundbeitrag (angelehnt an Grundsteuer), kann von Vermietern auf Mietnebenkosten umgelegt werden	Semesterticket (für eine »Nutzergruppe« verpflichtend)
potentielle Nutzer/Anwohner (Allgemeinheit)	mehr Lebensqualität: Verfügbarkeit von Mobilität; weniger Lärm, Abgase und Flächenverbrauch sowie mehr Sicherheit durch Verlagerung		
Touristen/Gäste + touristische Einrichtungen	nutzen ÖPNV wie Dienstleistungsanbieter	Beitrag pro Übernachtung Fremdenverkehrsbeitrag	Kurtaxe, Hotelticket KNUS-Gästekarte im Schwarzwald (0,36€/Übernachtung), »GUTi« im Bayer. Wald, Hegau-Bodensee, Bad Reichenhall
(Groß-)Veranstalter	Höhere Besucheranzahl durch verbesserte Erreichbarkeit; weniger Stellplätze und Verkehrslenkung nötig	»Sitzplatz«-Ticketabgabe	Veranstaltungs- und Kongressticket
Autofahrer	Entlastung des Straßennetzes; Mobilitätsalternative (kaputttes Auto, nach Alkoholkonsum ...)	Parkgebühren, City-Maut	Mineralölsteuer (Teil der Energiesteuer fließt heute in GVFG- und Reg.-Mittel)
Arbeitgeber	Erschließungsvorteil, verbesserte Erreichbarkeit, erhöhte Produktivität durch verbesserte Erschließung des Arbeits- und Ausbildungsmarktes; weniger Stellplätze nötig, weniger Dienstfahrzeuge, niedrigere Reisekosten, ggf. keine Werkbusse nötig	verpflichtendes Jobticket; Abgabe pro Arbeitnehmer (ggf. erst ab bestimmter Anzahl an Beschäftigten wie in Frankreich); Gewerbesteuer	vielfach freiwillig als Beteiligung am Jobticket; Wien seit 1970: Dienstgeberabgabe zur Finanzierung des U-Bahn-Ausbaus; Frankreich seit 1973: Versement Transport für Firmen mit mind. 10 Beschäftigten); Sponsoring-Modelle wie die »Fraunhofer Linien« in Aachen
Handel und Dienstleister (Läden, Restaurants, Friseure, soziale u. medizinische Einrichtungen) + Krankenversicherungen	Umsatzsteigerungen durch verbesserte Erreichbarkeit; weniger Stellplätze nötig; bessere Erreichbarkeit für den Lieferverkehr; geringere Kosten als durch Taxifahrten	Gewerbesteuer (Hebesatz) oder Abgabe bemessen am Umsatz; Grundsteuer/ÖV-Grundbeitrag	
Eigentümer von Grundstücken/Immobilien	Erschließungsvorteil: höhere Grundstückswerte und Mietpreise	Zuschlag zur Grunderwerbssteuer: Grundsteuer/ÖV-Grundbeitrag	Städtebauliche Verträge werden häufig bei Ausweisung als Bauland abgeschlossen
Kommunen, kommunale Einrichtungen	weniger Stellplätze nötig, weniger Erhaltungsaufwand der Straßen	höhere Zuschüsse aus dem kommunalen Haushalt	

C. Bundesverkehrswegeplan/Straßenbau

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 update: Lokalinteressen contra Bundesministerium

von Karl-Heinz Ludewig

Im Laufe des Jahres 2016 soll er nach aktuellem Zeitplan vom Bundeskabinett und Bundestag verabschiedet werden und die Investitionen in die Infrastruktur bis 2030 festlegen. Stand der Dinge ist momentan eine riesig lange Liste von angemeldeten Projekten der Länder, die der neuen Grundkonzeption nach Kürzung und Priorisierung aus dem Hause Dobrindt entgegensteht. Was wird sich durchsetzen?

Vorläufige Bilanz des BVWP 2003: Neu- vor Ausbau vor Erhalt

Um aus der Vergangenheit zu lernen, macht eine vorläufige Bilanz des jetzt noch laufenden BVWP 2003 Sinn. Hintergrund der Kleinen Anfrage im Bundestag war herauszufinden bzw. eher offenzulegen, dass die Prioritäten im Straßenbau völlig falsch gesetzt werden/wurden. Während mittlerweile landauf, landab alle davon reden, dass der Erhalt i. Priorität hat und Ausbau wichtiger als Neubau ist, ist es in Wirklichkeit genau anders herum. Verantwortlich ist die Auftragsverwaltung durch die Länder, im Zusammenspiel mit der gegenseitigen Deckungsfähigkeit der Haushaltstitel für den Straßenbau. Die Große Koalition hat sich eine Reform der Auftragsverwaltung ja durchaus auf die Fahnen geschrieben, vielleicht war das Ministerium deswegen auch so auskunftsfreudig, weil die Antworten diesbezüglich erheblichen Sprengstoff bergen:

1. Die Frage des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) aus den Projekt-Bewertungen spielt überhaupt keine Rolle, ob ein Projekt vorrangig realisiert wird. Eher im Gegenteil. Wie aus der Anfrage hervor geht, sind von den Projekten mit einem Nutzen kleiner als 3 genau 25% realisiert worden (160 Projekte, davon 39 ganz, 2 teilweise, zusätzlich 11 in Bau). Von den 293 Projekten mit einem Nutzen größer als 5 bis 8 sind bislang 67 ganz und 3 teilweise fertig (zusätzlich 26 ganz und 2 teilweise in Bau), das sind 23,4 %. Von den 103 Projekten mit einem Nutzen größer als 8 sind 18 ganz und 2 teilweise fertig (5 ganz, 1 teilweise in Bau), das sind weniger als 20 %! Fazit: je niedriger der Nutzen, desto größer die Wahrscheinlichkeit, gebaut zu werden. Schon bei den Umstufungen im Bedarfsplan 2004 wurde von Bundestag und Bundesrat fröhlich hin- und hergeschoben, selbst von »Kein Bedarf« zu »Vordringlichen Bedarf« und anders herum (1). Die Nutzen-Kosten-Analyse wirkt also nicht und alle Beschwörungen einer strikten Priorisierung nach NKV sind wert- und sinnlos. Der Netzgedanke und das projektbezogene NKV sind kaum zusammen zu bringen.

2. Der Neubau wird bzw. wurde gegenüber dem Ausbau deutlich bevorzugt. 70% des Autobahnneubaus wurde realisiert, aber nur 51% des Autobahnausbaus und die Länder handhaben die Prioritäten sehr unterschiedlich.

3. Besonders aufschlussreich ist die Analyse der Prioritäten der Länder, wenn man in den Vergleich auch noch die Erhaltungsinvestitionen mit einbezieht. Völlig überraschend ist Hessen das Land, das mit Abstand die beste Investitionsstrategie verfolgt hat und doppelt so viel für den Erhalt ausgegeben hat wie für den Neu- und Ausbau insgesamt. Bundesweit wurden von 61,4 Mrd. € Gesamtinvestitionen nur 27,1 Mrd. € oder 44 % für den Erhalt ausgegeben. Bei der Bewertung muss man natürlich berücksichtigen, dass im Osten Erhalt und Ausbau nur eingeschränkt auf der Tagesordnung standen, schlicht weil es viel weniger Autobahnen gab. Für den mit Sicherheit anstehenden Verteilungskampf zwischen den Ländern wird es eine Rolle spielen, dass Thüringen und Sachsen ihr Volumen für den Neu- und Ausbau schon »erfüllt« haben. Die Forderungen aus dem Westen wird das sicher befeuern (2).

Notwendige Konsequenzen sind: a) Erhaltungsbedarf definitiv vor die Klammer ziehen, d.h. im BVWP definitiv als festen Titel setzen und obligatorisch machen sowie die gegenseitige Deckungsfähigkeit der Haushaltstitel Erhalt und Aus- und Neubau beseitigen. b) Alternativen-Prüfung: Umweltschonende und kostengünstige Alternativen konsequent und unabhängig prüfen lassen und c) Gestützt auf Fakten und Analysen eine Mobilitätsstrategie entwickeln, die über pure Infrastruktur hinausgeht und die bundesweit relevanten Netze unter Berücksichtigung der Strategischen Umweltprüfung (SUP) festlegt.

Prognose kann Projekten Legitimation entziehen

Seit Juni 2014 liegt nun die »Verkehrsverflechtungsprognose 2030« vor, die die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland für alle Verkehrsträger zum Gegenstand hat und wesentliche Grundlage für die Projektbewertungen des neuen BVWP 2015 darstellen soll. Sie rechnet auf Grundlage des Basisjahres 2010 die Verkehrsbewegungen hoch, geht dabei von sinkender Bevölkerung, sinkender Beschäftigtenzahl, einem jährlichen BIP-Wachstum von 1,1 %, Export-Steigerungen von jährlich 3,6 % (!) (Import sogar +4,0 % p.a.) und einer Zunahme des Pkw-Bestandes um 8,5 % bis 2030 aus. Diese geringe Zunahme scheint unrealistisch, da schon von 2010 bis 2013 in nur 3 Jahren die Zahl der Pkws um satte 4 % wuchs.

Der motorisierte Personenverkehr soll demnach in den 20 Jahren um 3,6 % beim Verkehrsaufkommen (Personen) und um 12,6 % (vorherige Prognose: rd. + 20 %) bei der Verkehrsleistung (Pkm) wachsen. Dabei soll der Autoverkehr um 4,6 bzw. 9,9 % zunehmen, die Eisenbahn um 6,9 bzw. 19,2 %, der Öffentlichen Straßenpersonenverkehr geht beim Verkehrsaufkommen um 2,3 % zurück, wächst bei der Leistung aber um 6% und der Luftverkehr nimmt dramatische 58,3 bzw. 64,8 % zu. Innerhalb des motorisierten Verkehrs gibt es damit eine Verschiebung im modal split zu mehr Auto- und Flugverkehr und weniger ÖV beim Aufkommen; bei der

Leistung bleibt der ÖV-Anteil gleich, der des Autos sinkt und der des Fluges steigt stark (von 4,7 auf 6,9 %). Auch der nichtmotorisierte Verkehr wurde betrachtet: der Radverkehr nimmt um 8,0% bei der Leistung zu, während der Fußverkehr um 7,5 % abnimmt. Trotz deutlicher Steigerung des Radverkehrs sinkt der modal split-Anteil beider Verkehre und der motorisierte Verkehr hat mit 68,9 beim Aufkommen und gar 95% bei der Leistung die Nase wie vorn.

Güterverkehrs-Wachstum moderater

Im Güterverkehr werden die Steigerungsraten aus den letzten Prognosen nicht mehr erreicht: Das Aufkommen in Tonnen soll um 17,6% in den 20 Jahren steigen, bei der Leistung wird eine Zuwachsrate um 38 % tkm oder rund 1,6 % pro Jahr erwartet, bei der Straße um 38,9% , was ungefähr eine Halbierung der Prognose von 2007 für 2025 entspricht, die noch von rund 84% Zuwachs bei der Straße ausging. Auch das verdeutlicht, dass das unrealistisch, geschönt ist. Der Lkw-Verkehr wächst ziemlich sicher deutlich stärker als um 1,6 % im Jahr, zumal als tkm. Das Anwachsen der Zahl der Fahrten könnte geringer ausfallen, aufgrund des Trends zu größeren Lkw und einer optimierten Auslastung. Allerdings gibt es hier wiederum aufgrund der schrägen Bemaßung den allgemeinen Trend gegenläufigen Trend zum verstärkten Einsatz von Transportern und leichten Lkw, um die Mautkosten zu sparen. Eine weitere Verschiebung der modal-split-Anteile zu Pkw und Lkw spiegelt die einseitige Investitionspolitik pro Straße spiegelt und die Prognose bleibt eine »self-fulfilling-prophecy«. Sie wird nun sektoral auf die drei Verkehrsträger-Netze umgelegt. Mit der Schrumpfung des zukünftigen Wachstums werden geplante Projekte aber unter noch stärkeren Rechtfertigungsdruck geraten (3)(4). Insgesamt lässt sich feststellen: Während die BVWP-Vorhersagen für ein Wachstum des Pkw-Verkehrs in jüngerer Zeit so nicht zutrafen (deutlich geringer als vorhergesagt ausfielen), trafen die Vorhersagen zum Lkw-Verkehr so gut wie komplett zu. Es spricht viel dafür, dass die nun reduzierten Angaben zum zukünftigen Lkw-Verkehr nicht zutreffen, dass dieser Verkehr weiter derart stark zunehmen wird, zumal ja auch – siehe oben – der Export 2,5 mal schneller als das BIP wachsen soll (und dies auch in der Vergangenheit so war), womit gerade die Gütertransporte enorm anwachsen.

Anmeldungen satt und Zweidrittel zu teuer

Etwa 1.500 Vorschläge zum Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen, 1.000 Vorschläge für Schienenprojekte und 46 Vorschläge zum Ausbau der Binnenwasserstraßen sind angemeldet worden. Bei den Schienenprojekten hat die Bereinigung von Doppelungen (z.B. von mehrfacher Seite vorgeschlagene) und um bereits laufende Projekte auf eine Reduzierung von ca. 400 geführt (5).

Unterschieden wird nach in Bau befindlichen Projekten (indisponibler Bedarf) und den neu zu bewertenden Projekten. Dazu erklärte das Verkehrsministerium in einer Antwort in der Fragestunde des Bundestages am 21. 5. 204 auf die Frage des MdB Dr. André Hahn (DIE LINKE): »Entsprechend den Festlegungen werden

im Bundesverkehrswegeplan 2015 auch Projekte noch einmal bewertet, die schon sehr weit geplant, teilweise sogar schon planfestgestellt sind. Die erneute Bewertung aller noch nicht laufenden Projekte ist Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und bedarfsorientierte Priorisierung. Jede Projektidee muss unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen kann und wirtschaftlich ist.« In der Rubrik »indisponibel bzw. in Bau« finden sich aber auch vollständige großräumige Autobahnprojekte wie die A 44 oder A 49 in Hessen, von deren viele Abschnitte noch nicht fertig geplant sind. Begründung: Man will mit der Annahme dieser fertig gestellten Projekte einen realistischen Bezugsfall für andere Projektbewertungen bieten. Auch der 18. Bauabschnitt der Stadtautobahn A 100 in Berlin gilt damit als »in Bau«, obwohl mit der Planung des 17. BA noch nicht einmal begonnen wurde und der 16. BA gerade erst in Bau ging und 2022 fertig sein soll. Hier wird versucht, umstrittene Projekte aus der neuerlichen Bewertung herauszuhalten. Weiter fiel auf, dass Hessen die Planung der Rhön-»Autobahn« B 87n aufgegeben hat, Thüringen sie aber weiter verfolgt.

Neue Baubeginne 2014 nachträglich für den Straßenbauplan genehmigt

Hieß es zwischenzeitlich, dass durch die Arbeiten am BVWP alle bis Ende 2015 noch nicht in Bau befindlichen Projekte neu bewertet werden (s.o.) und auch in den Straßenbauplan 2014 und 2015 keine neuen Projekte aufgenommen werden, so löste sich diese Absicht schnell wieder in Luft auf:

Mit Bericht des Bundesverkehrsministerium vom 7. 8. 2014 wurde mitgeteilt, dass 27 neue Projekte noch in den Straßenbauplan aufgenommen werden sollen – ohne Beteiligung des Bundestages. Diese Projekte verursachen Kosten in Höhe von 1,72 Mrd. € und konterkarikieren die vorgegebene Absicht Erhalt vor Neubau gehen zu lassen. Von den 27 Projekten liegen 7 in Dobrindts Heimatland Bayern und eine davon in seinem Wahlkreis. Bevor mit der angekündigten Neubewertung von Straßenbau-projekten die unsinnigen unter ihnen beerdigt werden konnten, hat Dobrindt jetzt dafür gesorgt, dass sie gebaut werden können – auch ohne Nutzen. Das ist zwar rein rechtlich möglich, aber in der Sache fatal und politisch überaus fragwürdig.

Doch zurück zu den angemeldeten Projekten. Fragt man, wie teuer die angemeldeten Straßen-Projekte werden, so schätzt das Verkehrsministerium die Kosten auf 9 Mrd. € für die laufenden Projekte und auf 110 Mrd. € für die neu angemeldeten (6)(7). Unter Berücksichtigung der aktuell vorhandenen Finanzmittel plus den Zuwächsen aus der erweiterten Lkw-Maut und einer gewissen Planungsreserve bei Verteilung auf 15 Jahre Laufzeit des BVWP müssen mehr als die Hälfte bis Zweidrittel der angemeldeten Projekte aus dem Plan fliegen. Traut sich das Herr Dobrindt?

Bahn kommt Kritik teilweise nach

Generell muss man der Deutschen Bahn zugutehalten, dass sie von den ganz großen »Bolzstrecken«-Neubau-

projekten wegkommen und tatsächlich eine Gesamt-Netzkonzeption im Auge haben. Bei den angemeldeten Strecken fallen auch in der Tat viele Ausbaumaßnahmen diverser Knoten im Land auf, die ja immer wieder als die wirklichen Engpässe im Netz genannt werden. Es gibt auch so interessante Pauschal-Anmeldungen wie »netzweite Optimierungen im SPfV und SGV« oder »bundesweite Überholgleise für 740-m-Güterzüge«, was zig einzelne kleine Maßnahmen bedeuten dürften. Dies spiegelt ein Zugehen auf die Kritik wieder, dass viele kleine Maßnahmen für das Netz als Ganzes sinnvoll wären als einzelne große Neubaustrecken.

Generell positiv bei den Neuanmeldungen ist weiterhin, dass für viele größere Vorhaben mehrere Varianten eingestellt sind, die vergleichend überprüft werden sollen. Negativ: Im Zusammenhang mit Stuttgart 21 ist die NBS Wendlingen-Ulm Bezugsfall, da schon in Bau – wird also nicht überprüft; absurd dabei aber: Die (viel, viel günstigere) Ausbaustrecke Ulm-Augsburg, die das ganze »vervollständigen« soll, ist nicht Bezugsfall. Ob dieser Ausbau auch stattfindet, ist also nicht sicher.

Neues PRINS: ein Schritt vor, zwei zurück

Verschiedene Gutachter haben im Auftrag des BMVI Veränderungen von Teilen des Bewertungsverfahrens PRINS vorgeschlagen und der BUND hat sie kritisch analysiert. Sein Fazit:

- Der Vorschlag zur Nutzen-Kosten-Analyse schwächt die Nutzenanteile der monetarisierten Zeitgewinne nicht, wie vom Wissenschaftlichen Beirat des BMV und vielen Anderen gefordert ab, sondern wird sie aufgrund stark erhöhter Kostensätze wohl noch weiter verstärken. Zu erwarten ist, dass wieder fast alle angemeldeten Straßenprojekte als bauwürdig in der NKA bewertet werden und dann der übliche politische Basar über die Straßenprojekte eröffnet wird. Andererseits wird es für Schienenprojekte wieder schwierig, überhaupt die 1,0 zu überwinden. Gut ist immerhin, dass jetzt früh eine Kostenplausibilisierung stattfindet und hoffentlich dem Tricksen mit niedrigen Kosten ein Riegel vorgeschoben werden kann.

- Die Umweltbewertung wurde v.a. dadurch verbessert, dass als erster Schritt eine Trassenplausibilisierung stattfindet. Hier sollen auch die z.B. von Umweltverbänden gemeldeten Alternativen einbezogen werden.

- Der Entwurf zur Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) vernachlässigt drei der vier Grundsätze des Raumordnungsgesetzes, die auf Nachhaltigkeit, integrierte Planung und verkehrssparsame Raumstrukturen zielen und erfüllt nur das Ziel der Verbesserung der Erreichbarkeit. Die konkreten Analysen zur Schiene fehlen noch. Die Infrastruktur betrachtungen selbst zeigen, dass Deutschland vollständig durch Fernstraßen erschlossen ist, bei der Schiene aber große Defizite bestehen.

- Der Entwurf der städtebaulichen Bewertung ist ein Rückschritt gegenüber dem letzten BVWP. Nachdem nicht mehr zu übersehen ist, dass die Ortsumfahrungen zu rund 90 % ihre Ziele verfehlen, wird jetzt nach einer neuen Legitimation gesucht durch »Flächenerschließungspotenziale« und »Flächensanierungspotenziale«(8).

Quellen:

(1) Antwort auf die Kleine Anfrage »Politischer Gestaltungsspielraum beim Bundesfernstraßenausbau – das Beispiel der A 100 in Berlin« der Linksfraktion im Bundestag, Drs. 16/13760

(2) Antwort auf die Kleine Anfrage »Bilanz des Bundesverkehrswegeplans 2003« der Linksfraktion im Bundestag, Drs. 18/727

(3) www.bmvi.de > Verkehr und Mobilität > Verkehrspolitik > Verkehrsinfrastruktur > Prognosen

(4) Antwort auf die Kleine Anfrage »Bundesverkehrswegeplan 2015 und Verkehrsprognose 2030« der Linksfraktion im Bundestag, Drs. 18/410

(5) www.bmvi.de > Verkehr und Mobilität > Verkehrspolitik > Verkehrsinfrastruktur > Bundesverkehrswegeplan > Projektanmeldungen

Reformkommission Bau von Großprojekten: Die Böcke-zu-Gärtner-Kommission

von Winfried Wolf

Im Mai 2013 wurde die »Reformkommission Bau von Großprojekten« ins Leben gerufen. Wesentliches Ziel sollte dabei sein, »die Akzeptanz von Großprojekten in der Bevölkerung (zu stärken)«. Schaut man sich die Liste der Mitglieder (siehe S. 44) an, so wird schnell klar, dass es nicht um mehr Bürgerbeteiligung und die Diskussion der Frage geht, welche Großprojekte überhaupt Sinn machen. In einer Runde aus Projektbefürwortern und -profiteuren wird es wohl nur darum gehen, Strategien zu entwickeln, wie Großprojekte künftig reibungsloser durchgesetzt und gebaut werden können. Eingereicht haben wir dazu auch eine Kleine Anfrage an die Bundesregierung, zu der bereits die Antwort da ist, die wie erwartet mager ausfällt (siehe Auswertung S. 47).

Im Mai 2013 wurde durch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer als Kopf des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die »Reformkommission Bau von Großprojekten« ins Leben gerufen. Wesentliches Ziel sollte dabei sein, »die Akzeptanz von Großprojekten in der Bevölkerung (zu stärken)«. Ziemlich deutlich wird in der offiziellen Beschreibung der Zielsetzungen der Kommission, dass hier die Bewegung gegen Stuttgart 21 Geburtshelferin war. Laut Gründungsdokument werde die Frage aufgeworfen, inwieweit es bei »einer Reihe aktueller Projekte (z.B. Stuttgart 21, Flughafen BER, Elbphilharmonie Hamburg) strukturelle Defizite« gegeben habe, sodass die »Bürgerinnen und Bürger (...) die Fähigkeit von Politik, Verwaltung und Wirtschaft, Großprojekte erfolgreich durchzuführen, (anzweifeln)«. Es müsse bei Großprojekten »mehr Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit« geben.

Unzucht mit Abhängigen

Der Öffentlichkeit wird mitgeteilt, die Kommission sei »mit rund 35 hochkarätigen Expertinnen und Experten aus der Praxis und Spitzenkräften aus der Wirtschaft, Wissenschaft, öffentlicher Hand und Verbänden besetzt.«

Stellt man nun die Kommissionsmitglieder – es waren kurzzeitig 38, aktuell sind es 36⁶ – auf eine Waage, dann gibt es unter ihnen sicherlich den einen und die andere, bei denen man sich ein Engagement für die zitierte Zielsetzung vorstellen kann. Das dürfte auf die Berliner Senatsbaudirektorin Regula Lüscher, auf den Projekt-Manager und Koordinator bei den Olympischen Spielen in London 2012, Klaus Grewe, und möglicherwei-

se auch auf die Unternehmensberaterin Christine Wolff (die jüngst Hochtief im Vorfeld des massiven Zugriffs seitens der spanischen Konzernmutter ACS verließ) zutreffen.⁷ Interessant ist, dass in der Kommission der Bundesrechnungshof zunächst mit seinem Präsidenten Prof. Dr. Dieter Engels und mit seinem Vizepräsidenten Christian Ahrendt vertreten war. Inzwischen wird der unbescholtene Prof. Dr. Dieter Engel nicht mehr als Kommissionsmitglied genannt; auf Nachfrage beim Bundesrechnungshof erfährt man, man habe sich da auf eine »interne Arbeitsteilung« geeinigt. In der Kommission ist der BRH jetzt nur noch durch seinen Vize, den langjährigen FDP-Berufspolitiker Christian Ahrendt vertreten.

24 Kommissionsmitglieder oder zwei Drittel der gesamten Kommission werden sich bereits als Konsequenz ihrer Funktion für eine unhinterfragte, zügige und kompromisslose Durchsetzung von Großprojekten aller Art, auch solche mit fragwürdigem und zerstörerischem Charakter, engagieren, also in die entgegengesetzte Richtung dessen wirken, was als Kommissions-Zielsetzung genannt wird.

Um diese Wertung zu belegen und seinerseits zur Transparenz bei dieser »Reformkommission« beizutragen, wird die Kommissionsmehrheit von mir im folgenden unterteilt in die vier Gruppen: »brave Befehlsempfänger«, »Lobbyisten und Firmenvertreter«, »Pro-Stuttgart21-Lobbyisten (Proler)«⁸ und unnachgiebige Exekutoren anderer zerstörerischer Großprojekte« und sieben »Herren mit Geschmäckle«.

Zur erstgenannten Gruppe zählen die fünf Kommissionsmitglieder Detlev Aster als Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, einer »Bundesmittelbehörde«, die über die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dem Bundesverkehrsministerium unterstellt ist, Prof. Torsten R. Böger als Geschäftsführer der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft (hier ist der Bund vertreten durch BMVBS der Alleingeschafter), Dirk Brandenburger als Geschäftsführer der DEGES – der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH (bei der erneut der Bund der wesentliche Gesellschafter ist), Bernward Kulle, Vorstand der Beratungsagentur Öffentlich-Private Partnerschaft – ÖPP Deutschland (bei der ebenfalls der Bund maßgeblicher Gesellschafter ist) und schließlich Rüdiger Grube, der Mann an der Spitze der bundeseigenen Deutschen Bahn AG.

Von den Top-Managern dieser bundeseigenen oder vom Bund maßgeblich bestimmten Verbände und Institutionen kann nicht erwartet werden, dass sie die Interessen einer kritischen Öffentlichkeit fördern und damit der Politik des Bundes gegebenenfalls widersprechen. Sie sind vielmehr im Wesentlichen qua Amt Exekutoren der Bundespolitik. Bundesverkehrsminister Ramsauer betreibt hier Unzucht mit Abhängigen, wenn er vorgibt,

⁵ Beschreibung auf der Website des Bundesverkehrsministeriums, abgerufen 15. September 2013.

⁶ Als Gründungsmitglied der Kommission wurde im Mai 2013 Konrad Weckerle aufgeführt und seitens des BMVBS bis Juli als zur Kommission gehörend gelistet. Weckerle war viele Jahre lang Vorstandsvorsitzender der Rhein-Main-Donau AG. Er wird jedoch seit Juli 2013 nicht mehr als Kommissionsmitglied aufgeführt, möglicherweise, weil die Eigenschaft Ex-Top-Mann eines enorm zerstörerischen Großprojekts gewesen zu sein, besonders grotesk als Kriterium für eine Mitgliedschaft in dieser Kommission erschien.

⁷ Europas größter Baukonzern, ACS, übernahm Hochtief 2010. ACS befindet sich selbst im Strudel der spanischen Immobilienkrise. Aktuell droht eine Zerschlagung und Filettierung von Hochtief.

⁸ In Stuttgart werden die Lobbyisten und Aktivisten pro S21 als »Proler« bezeichnet.

mit diesen Kommissionsmitgliedern das »Vertrauen der Menschen in die öffentliche Hand als Bauherr« – so eine Formulierung im Kommissionsgründungs-Dokument – stärken zu wollen.

Knallharte Lobbyisten der Privatwirtschaft

Die größte Gruppe in der Kommission – mehr als die Hälfte der Kommissionsmitglieder – bilden die Lobbyisten aus der Privatwirtschaft. Es handelt sich dabei einerseits um Verbandsvertreter – und als solche werden sie seitens des BMVBS auf der offiziellen Liste der Kommissionsmitglieder vorgestellt. In ihrer Mehrheit sind diese Verbandsvertreter dann in Personalunion Vertreter privatwirtschaftlicher Bauunternehmen oder Repräsentanten von großen privaten Planungsbüros und Projektgesellschaften.

Mit ihren Top-Leuten vertreten sind in der Kommission ausweislich der offiziellen Mitglieder-Liste die folgenden Verbände: der Bundesverband der Deutschen Industrie (mit ihrem Präsidenten Ulrich Grillo), der Hauptverband der Bauindustrie (mit Präsident Prof. Thomas Bauer), der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes (mit seinem Präsidenten Dr. Ing. Hans-Hartwig Loewenstein), der Bundesverband der mittelständischen Bauunternehmer (mit Präsident Thorsten Bode), der Deutsche Asphaltverband (mit seinem Präsidenten Bernd Lange), der Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (mit der Geschäftsführerin Ingeborg Esser), der Zentrale Immobilienausschuss (mit dem Präsidenten Dr. Andreas Mattner), der Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen (mit seinem Präsidenten Walter Rasch), das Deutsche Verkehrsforum (mit dessen Vorsitzendem Klaus-Peter Müller). Zu dieser Gruppe sind auch privatwirtschaftliche Verbände zur Planung und Projektentwicklung zu zählen wie der Bundesverband Beratender Ingenieure (Dr. Heinrich Best), die HPP Hentrich-Petschnigg & Partner GmbH + Co. KG (Joachim H. Faust)⁹, die Obermeyer Planen + Beraten GmbH (Maximilian Grauvogl), der Deutsche Verband der Projektmanager und der Bau- und Immobilienwirtschaft e.V. (Dr. Ing. Rainer Schofer).

Lupft man den Deckmantel »Verbändevertreter«, so kommt beispielsweise zu Tage, dass Thomas Bauer Chef des Baukonzerns Bauer AG in Schrobenhausen (und im übrigen zugleich Landesschatzmeister der CSU) ist. Bei Thorsten Bode sollte hinzugefügt werden, dass

⁹ Zur HPP Hentrich-Petschnigg GmbH heißt es bei Wikipedia, dass der Namensgeber und Architekt Helmut Hentrich »dem Arbeitsstab des zum Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt Berlin ernannten Albert Speer« angehörte. Das Internet-Lexikon zitiert den Vorwurf, dass nach dem Zweiten Weltkrieg »Düsseldorf zu einem Zentrum der ehemaligen Nazi-Prominenz« wurde und dort ehemals hochgestellte Freunde Albert Speers – darunter Hentrich – mit großen Aufträgen für öffentliche und andere Bauten bedacht wurden. Wikipedia dokumentiert, wie das Architekturbüro sich in den 1960er und 1970er Jahren im Apartheid-Staat Südafrika mit Bauten engagierte. Nun veröffentlichte das Architektur- und Planungsbüro am 13. Mai 2013 eine Pressemitteilung mit dem folgenden – ungekürzten – Wortlaut: »Heute vor 80 Jahren: HPP Architekten feiern Geburtstag. Helmut Hentrich gründete im Mai des Jahres 1933 sein Büro in der Düsseldorfer Straße in Düsseldorf Oberkassel. Zwei Jahre später entstand die Arbeitsgemeinschaft mit Hans Heuser, die ab 1953 mit Hubert Petschnigg weitergeführt wurde. Heute wird das Unternehmen in vierter Partnergeneration geführt, ca. 320 Mitarbeiter an elf Standorten führen das Werk von über 1000 weltweit realisierten Projekten fort.«

dieser Geschäftsführer der Wiebe GmbH ist, einem Gleisbauunternehmen von dem es heißt, dass ohne dieses »nationale und internationale Neubaustrecken kaum denkbar« sind.¹⁰ Bei Bernd Lange ist die Information nicht uninteressant, dass dieser Mitglied der Geschäftsführung der Eurovia GmbH ist, die wiederum eine Tochter des größten europäischen Baukonzerns, der VINCI S.A. (Aktiengesellschaft), ist.¹¹ Hans-Hartwig Loewenstein wiederum ist im Hauptberuf für das Bauunternehmen Jean Bratengeier (JB) aktiv, das seinen Umsatz fast ausschließlich über öffentliche Aufträge im Straßenbau generiert. Wenn ein Klaus-Peter Müller auf der Liste der Kommissionsmitglieder in seiner Funktion beim Deutschen Verkehrsforum vorgestellt wird, dann sollte ergänzt werden, dass es sich hier um den leibhaftigen Chef der Commerzbank handelt, die wiederum an der Finanzierung vieler Großprojekte beteiligt ist. Das Verkehrsforum selbst wiederum ist eine Lobbyorganisation, die von Großkonzernen wie Siemens, Daimler, Dürr, Lufthansa, Fraport und Kühne & Nagel maßgeblich bestimmt wird, und in deren Leitungsgremium andere Auto- und Luftfahrt-Lobbyorganisationen wie der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) und der ADAC vertreten sind.¹²

Schließlich wäre dem Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer zu empfehlen, bei der Personalie Mattner im Sinne von Transparenz die Information hinzuzufügen, dass dieser Mitglied der Geschäftsführung des Immobilienunternehmens ECE Projektmanagement in Hamburg ist – worauf im Zusammenhang mit S21 noch zurückzukommen sein wird. Mattner weiß im Übrigen, dass »leider Partizipation auch aus rein egoistischen Gründen (entsteht).« Wodurch sich » der »altbekannte »St. Florian« zum neuen »Wutbürger« gewandelt habe.¹³

Die Grundhaltung, die mit dieser Aussage Mattners zum Ausdruck gebracht wird, erscheint zugleich als die Grundhaltung, die die »Reformkommission Bau von Großprojekten« bestimmt.

Kommissionsmitglieder mit Stuttgart 21 – Engagement

Da die Gründungsdokumente der Kommission Fehlentwicklungen beim Großprojekt Stuttgart 21 andeuteten, sollte sich dies in der Zusammensetzung der Kommission niederschlagen. Das ist durchaus der Fall – wenn auch auf höchst verquere Weise. Sieben Mitglieder der Kommission zählen selbst zu den Betreibern von S21.

Das trifft zu auf Hans-Georg Balthaus, der als Vorsitzender von Hochtief Consult in der »Reformkommission« sitzt. Mit Hochtief ist – nach Eurovia/VINCI – ein zwei-

¹⁰ Verdener Kreiszeitung vom 5. August 2011.

¹¹ Im offiziellen Ranking, in dem der spanische Baukonzern ACS ohne seine neue Tochter Hochtief gelistet ist, ist VINCI in Europa die Nummer 1. Werden Hochtief und ACS als Einheit gesehen – was meines Erachtens zutrifft – dann liegt CS/Hochtief noch vor Vinci.

¹² Die Deutsche Bahn AG ist im Präsidium des Deutschen Verkehrsforums gleich doppelt vertreten, durch Rüdiger Grube für die Holding und Ulrich Homburg für die DB ML.

¹³ Aus der Rede von Dr. Andreas Mattner mit dem Titel »Vom Wutbürger und den fünf Gewalten«, – ohne Datumsangabe, nach der Website der Stiftung »Lebendige Stadt«

ter Baukonzern aus der Führungsgruppe der europäischen Bauriesen in der Ramsauer-Kommission direkt vertreten. Hochtief erhielt von der Deutschen Bahn AG im März 2012 den Zuschlag zum Bau der »Zuführung Bad Cannstatt zur unterirdischen Durchgangsstation«. Für Balhaus scheint die gewinnbringende unternehmerische Tätigkeit im Untergrund eine Art Lebensphilosophie zu sein. Seine Antrittsvorlesung als Honorarprofessor an der TU Berlin trug den Titel »Durch Tunnelblick zu erweiterter Perspektive«.¹⁴

Johann Bögl ist ein weiteres Kommissionsmitglied. Es handelt sich um den Seniorchef der bayerischen Firmengruppe Max Bögl. Dieser Baukonzern mit immerhin 1,2 Milliarden Euro Umsatz und 5.900 Beschäftigten erhielt im August 2013 den S21-Großauftrag zur Lieferung von 53.620 Betonfertigteilen, die den Hauptteil der beiden Röhren des 9468 Meter langen Fildertunnels bilden. Die Fertigbauteile sollen im Bögl-Werk in Sengenthal in der bayerischen Oberpfalz gefertigt und dann aufwendig über 240 Kilometer hinweg nach Stuttgart transportiert werden – natürlich höchst ökologisch: mit der Bahn. Bögl war in Stuttgart bereits am Messe- und Bibliotheksbau beteiligt. Der neue 80-Millionen-Euro-Auftrag erweist sich allerdings bislang als Bögl's Haupttreffer im S21-Business.

Das Kommissionsmitglied Professor Dr. Werner Rothengatter gehört zum Kernbestandteil der Stuttgart21-Befürworter. Er war 1994/95 bereits an der S21-Machbarkeitsstudie beteiligt und behauptete noch in jüngerer Zeit, das Projekt werde »die Wirtschaft im Lande beflügeln«. Rothengatter behauptet entgegen der wissenschaftlich belegten Erkenntnis, dass Stuttgart 21 mit einem Kapazitätsabbau und damit mit einer Schädigung des Schienenverkehrs verbunden ist, standhaft das Gegenteil und hat damit seinen Ruf als Wissenschaftler gründlich ruiniert.¹⁵

Bereits genannt wurde das Kommissionsmitglied Andreas Mattner, der mit dem Projektentwickler und Projektbetreiber ECE, hinter dem wiederum die Gruppe des Milliardärs Otto steht, ein Großunternehmen mit vitalen S21-Interessen vertritt (Bau des Mega-Einkaufszentrums Milaneo auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs).

Der ebenfalls bereits erwähnte Commerzbank-Chef Müller und das von ihm repräsentierte Deutsche Verkehrsforum (DVF) sind auf vielfältige Weise mit Stuttgart 21 verbandelt. So sitzen im Präsidium des DVF

mit Matthias Wissmann und Heinz Dürr zwei Männer der ersten Stuttgart21-Stunde: Sie hatten im April 1994 zusammen mit Stuttgarts OB Rommel und dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Erwin Teufel erstmals das Projekt Stuttgart 21 vorgestellt.

Und schließlich muss in dieser Gruppe nochmals Rüdiger Grube als Bahnchef und – wie die Vorgänger-Bahnchefs Heinz Dürr und Hartmut Mehdorn – Aktivist aus dem Daimler-Kader genannt werden. Grube hat seit seinem Amtsantritt Anfang 2009 das Projekt Stuttgart 21 vorangetrieben und wider besseres Wissen immer wieder auf´s Neue behauptet, mit Stuttgart 21 würde »ein Nadelöhr auf einer der wichtigsten Ost-West-Achsen Europas« beseitigt werden: »der Kopfbahnhof (Stuttgart)«.¹⁶

Andere zerstörerische Großprojekte

In der Großprojekte-Kommission sitzen eine Reihe Personen, die eng mit anderen zerstörerischen Großprojekten verbunden sind, die hier als Teil der genannten Gruppe III aufgeführt werden. Es handelt sich dabei meist um Kommissionsmitglieder, die bereits einer der bislang aufgeführten zwei Gruppen oder den S21-Betreibern in der Reformkommission zugeordnet wurden. So sind alle fünf Kommissionsmitglieder aus der Gruppe I (= Personen, die staatliche und halbstaatliche Unternehmen oder Strukturen vertreten) bei so gut wie allen zerstörerischen Großprojekten engagiert. Detlef Alster beispielsweise tritt aktuell massiv für einen unverantwortlichen weiteren Ausbau der Donau ein. Er engagierte sich vor einem Jahrzehnt in seiner damaligen Position als Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost auch für den zerstörerischen Ausbau der Saale. Ein anderes Beispiel ist Herr Loewenstein. Das von Loewenstein vertretene Bauunternehmen Jean Bratengeier (JB), veröffentlicht auf seiner Homepage eine Referenzliste mit JB-Bauprojekten, auf der allein im Zeitraum 2007 bis 2011 neun Infrastrukturprojekte mit dem Auftraggeber Fraport AG bzw. Deutsche Flugsicherung verzeichnet sind. Das heißt, das Unternehmen ist in erheblichem Maß am Ausbau des Rhein-Main-Flughafens beteiligt, ein Großprojekt, das im Wortsinne vielen Zehntausend Menschen schlaflose Nächte bereitet.

Der bereits erwähnte Bauunternehmer Max Bögl rühmt sich, im Schienenbereich die »feste Fahrbahn Bögl (Gleisstragplatte)« entwickelt zu haben. Die »Feste Fahrbahn« – in Beton gegossene und aneinandergelagerte Gleisabschnitte, die das klassische Schotterbett ersetzen – wird seit rund 15 Jahren bei einigen Hochgeschwindigkeitsstrecken der Deutschen Bahn eingesetzt. Bereits Mitte der 1990er Jahre warnte der Bundesrechnungshof vor dem Einsatz dieser Technik – unter anderem mit dem Hinweis, dass bei der Festen Fahrbahn-Bauweise bei Ausbesserungen von Gleisbettsschäden die gesamte Strecke für längere Zeit gesperrt werden müsste, wohingegen ein Schotterbett »nachgestopft« und die entsprechenden Arbeiten meist während des laufenden Betriebs, beispielsweise mit Nacht-Schicht-

¹⁴ Antrittsvorlesung TU Berlin vom Dezember 2010; hier nach Website Hochtief Consult.

¹⁵ »Mit den übrigen Effekten (von Stuttgart 21; W.W.) – Verlagerung vom Pkw- zum umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr (...) – lässt sich eine erhebliche Verbesserung im Umweltbereich erzielen (...) Wir rechnen mit rund 180.000 t CO₂-Minderung jährlich. Die CO₂-Bilanz wird verbessert durch Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene.« Rothengatter-Statement auf der Website von »Bahnprojekt-stuttgart-uhl.de (abgerufen am 5. September 2013; dort wird genannt: »Stand April 2009«). Am 20. und 21. September 2012 fand in Freiburg das 45. Freiburger Verkehrsseminar statt. Rothengatter hielt dort einen Vortrag, in dem im wesentlichen vergleichbare Aussagen zu S21 gemacht wurden (siehe Tagungsband Seite 34.).

¹⁶ Brief von Rüdiger Grube und Volker Kefer an alle Bahnbeschäftigten vom 10. Februar 2010.

Arbeit, realisiert werden können. Mit den Hochwasserschäden vom Sommer 2013 ist just dies eingetreten: Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Stendal – Berlin, die Mitte der 1990er Jahre als Feste Fahrbahn gebaut wurde, ist inzwischen bereits seit knapp einem Vierteljahr komplett gesperrt – und sie dürfte noch viele Monate nicht befahren werden können. Vieles spricht dafür, dass bei einer Ausführung als Schotterbett die entsprechenden Hochwasserschäden längst beseitigt wären.

Schließlich sei hier das Kommissionsmitglied Maximilian Grauvogl hervorgehoben. Die von diesem mit vertretene Obermeyer Planen + Bauen GmbH nennt auf ihrer Projektliste gleich ein halbes Dutzend zerstörerischer Großprojekte, an denen diese Planungsgesellschaft beteiligt war und an denen sie verdiente. Beispielsweise an der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ebensfeld – Erfurt, an Vorarbeiten zum Brennerbasis-Tunnel, an den Planungen für die Fehmarnbeltquerung in Dänemark, an der Machbarkeitsstudie für einen »Tunnel Englischer Garten München«, an dem Autobahnprojekt Moskau – St. Petersburg, an den Prüfgelände-Planungen für VW Schanghai und Skoda Automobilova, an mehreren umstrittenen Autobahnprojekten in Deutschland und ebenfalls am Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Ein strenger Geruch

Bei der letzten aufzuführenden Mitglieder-Gruppe der »Reformkommission Großprojekte« handelt es sich um ein halbes Dutzend Personen, die ein herbes »Geschmäcke« in Sachen Vetternwirtschaft verströmen oder sogar direkt mit Korruption in Verbindung gebracht werden.

Anrühlich ist die Person Andreas Mattner. Der von ihm mit repräsentierte Immobilien-Konzern ECE leistet sich eine hoch dotierte und in Deutschland flächendeckend aktive Stiftung mit Namen »Lebendige Stadt«. Diese wird über den Milliardär Alexander Otto als Vorsitzendem des Kuratoriums kontrolliert. Stellvertreter im Kuratorium ist Wolfgang Tiefensee. Dieser hatte in seiner Zeit als Bundesverkehrsminister die Bahnprivatisierung und das Projekt Stuttgart 21 vorangetrieben – beides zum Nutzen und Frommen des Konzerns ECE Projektmanagement, der in Bahnhöfen, auf ehemaligem Bahngelände und insbesondere in Stuttgart auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs im Bereich Immobilien-Entwicklung investiert. Mehrere S21-Projekt-Betreiber hatten führende Positionen in der Stiftung eingenommen, teilweise sind sie dort weiter präsent.¹⁷ Immer wieder kommt es zu der interessanten Konstellation, dass der ECE-Konzern in einzelnen großen Städten investiert, und zeitgleich oder später die Bürgermeister der entsprechenden Städte im Stiftungsrat von »Leben-

dige Stadt« auftauchen.¹⁸ Lobbycontrol schreibt dazu: »Die hohe Zahl in der Stiftung engagierter Bürgermeister, die über mögliche (ECE-) Projekte mitentscheiden, ist bemerkenswert.«¹⁹

Eine ebenfalls »nur anrühliche« Angelegenheit ist die Mitgliedschaft von Klaus Wiesehügel in der Kommission. Das Bundesverkehrsministerium weist diesen als »Bundesvorsitzenden der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt« aus. Tatsächlich wurde Wiesehügel Anfang Mai in das »Kompetenzteam« des Kanzlerkandidaten Peer Steinbrück berufen; die erste Mitgliederliste der »Reformkommission Großprojekte« datiert mit dem 13. Mai 2013 auf einen Zeitpunkt, der nach dieser Entscheidung lag. Wiesehügel gab damals bereits bekannt, seine Funktion in der IG BAU aufgeben zu wollen; entsprechend trat er Mitte September nicht mehr zu einer Wiederwahl an. Was ist dann seine Funktion in der Kommission? Sitzt wer dort als gelernter Betonbauer? Oder vielleicht doch in seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsmitglied bei Hochtief – als jemand, der offensichtlich einen guten Draht zu den Eignern von Hochtief in Madrid hat? Als jemand, der bei der Übernahme von Hochtief durch den spanischen Bauriesen ACS Ende 2010 eine äußerst problematische Rolle spielte? In den Worten der Internetplattform »Der Westen«: »Als sich Management und Betriebsrat (von Hochtief; W.W.) im Winter 2010 noch gegen eine Übernahme (durch ACS; W.W.) wehrten, sah der Gewerkschaftschef bereits »die Würfel gefallen« – zugunsten von ACS. Die IG BAU unterzeichnete mit ACS eine Vereinbarung (Laufzeit bis Ende 2013), die unter anderem eine Zerschlagung von Hochtief verhindern soll. Der Betriebsrat fühlte sich überrumpelt. Es kam zu einem heftigen Konflikt in der Gewerkschaft. Auch Rücktrittsforderungen an die Adresse von Wiesehügel wurden aus den Reihen des Betriebsrats laut.«²⁰ Im Klartext: Wiesehügel flog zu ACS nach Madrid und unterschrieb dort eine eher vage Vereinbarung – bevor ACS Hochtief kontrollierte, er tat dies entgegen dem Willen der Mehrheit des Hochtief-Betriebsrats und er agierte pro ACS zu einem Zeitpunkt, als das Hochtief-Management sich noch mit der Belegschaft und deren Betriebsrat gegen die Übernahme wehrte.

Im Übrigen ließ Wiesehügel nach seiner Ernennung als Schatten-Sozialminister mitteilen, er werde sein Aufsichtsrat-Mandat bei Hochtief beibehalten. Hochtief

¹⁷ Das trifft zu auf Friederike Beyer, die Lebensgefährtin des ehemaligen baden-württembergischen Ministerpräsidenten und S21-Betreibers Günter Oettinger (Frau Beyer ist weiterhin im Vorstand der Stiftung). Im Stiftungsrat saßen zeitweilig auch der Stuttgarter OB Wolfgang Schuster und die baden-württembergische Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner. Christoph Ingenhoven, der Architekt des geplanten S21-Bahnhofs, ist seit langen und heute noch Mitglied im Stiftungsrat.

¹⁸ Matthias Platzeck, Ex-OB von Potsdam und bis September 2013 Ministerpräsident von Brandenburg, ist Mitglied im Stiftungsrat. ECE betreibt mit dem »Stern-Center« in Potsdam ein großes Einkaufszentrum. Burkhard Jung, Leipziger OB, ist Mitglied des Lebendige-Stadt-Stiftungsrat. ECE betreibt die »Promenaden Hauptbahnhof Leipzig«. Helma Orosz, die OB von Dresden, ist Mitglied im Stiftungsrat. ECE betreibt in Dresden die »Altmarkt-Galerie« mit 44.000 Quadratmeter Verkaufsflächen.

¹⁹ Lobbycontrol, »Stiftung Lebendige Stadt«, abgerufen am 2. September 2013.

²⁰ Nach »Der Westen« vom 22. Mai 2013. Im DeutschlandRadio wurde Wiesehügel kurz vor der definitiven Übernahme von Hochtief durch ACS in einem Interview gefragt: »Mit welchem Mandat haben Sie denn, mit welchem Mandat hat die IG Bau denn in Madrid mit ACS verhandelt?« Antwort Wiesehügel: »Die Tarifparteien in Deutschland sind dazu aufgerufen... Das ist gar keine Vereinbarung, die üblicherweise ein Betriebsrat macht. Dafür sind die Gewerkschaften da. Und von daher haben wir dieses Mandat als Sozialpartner, als Tarifvertragspartei, gemacht.«

tat kund, Wiesehügel sei in dieser Funktion »bis zum Jahr 2016 gewählt«.

Interessant mit Blick auf das Transparenz-Gebot, das das BMVBS für die Großprojekte-Kommission reklamiert, ist des Weiteren die Personalie Dieter Posch. Für dieses Kommissionsmitglied nennt das Bundesverkehrsministerium schlicht die Bezeichnung »Staatsminister a.D.« In Wirklichkeit ist Posch seit Mai 2012 Lobbyist für die Luftfahrtbranche. Der FDP-Berufspolitiker agierte als hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in den Jahren 1999 bis 2003 und 2009 bis 2012 unverkennbar im Interesse der Luftfahrtbranche im allgemeinen und der Flughafen-Betreibergesellschaft Fraport im besonderen – unter anderem indem er den Ausbau des Frankfurter Flughafens vehement vorantrieb. Dafür wurde er nach seinem Ausscheiden als Minister mit einem gut dotierten Job beim Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) belohnt.²¹ Originell ist auch, dass Posch Vorsitzender einer Expertenkommission zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren war. Und dass laut Wikipedia »etliche Vorschläge der Kommission in das Planbeschleunigungsgesetz des Bundes einfließen.«²² Man sollte meinen, dass eine Beschleunigung von Großprojekten der Forderung nach »mehr Transparenz« widerspricht.

Wenn als Kommissionsmitglied ein Prof. Wolfgang Heiermann als Vertreter einer großen Anwaltskanzlei, der AVOCADO Rechtsanwälte, vorgestellt wird, dann denkt kaum jemand an den größten Bauskandal, den es in Deutschland bislang gab. Anfang der 1990er Jahre narrete ein gewisser Dr. Jürgen Schneider die Top-Bank des Landes, die Deutsche Bank, und zog ein imposantes Bau-Imperium hoch – fast ausschließlich auf Basis von Krediten, deren Sicherheiten in grandios zu hoch bewerteten Immobilien bestand. Im ersten Halbjahr 1994 kollabierte das Schneider-Imperium; 5,4 Milliarden DM Schulden konnten nicht bedient werden. Der damalige Geschäftspartner von Schreiber war ein gewisser Honorarprofessor Wolfgang Heiermann. Er wirkte im Aufsichtsrat der CIP Center AG, die für die Vermietung der Schreiber-Immobilien zuständig war.²³

Fast zeitgleich war Heiermann in juristische Auseinandersetzungen im Fall der 1994 in Konkurs gegangenen Ersten Baugesellschaft Leipzig (EBL) verwickelt. Heiermann wurde laut einem Bericht der Tageszeitung »Die Welt« von der Staatsanwaltschaft vorgeworfen, sich in seiner Eigenschaft als EBL-Aufsichtsratsmitglied zusammen mit dem EBL-Manager Bellmann »Millionenbeträge

in die eigenen Taschen gewirtschaftet« zu haben. Dazu das Blatt: »Nicht mangels Beweisen, sondern wegen überlanger Verfahrensdauer« sei das Verfahren schließlich eingestellt worden. »Beide (Bellmann und Heiermann; W.W.) kommen mit einer Zahlung von je 90.000 DM an die Staatskasse davon.«²⁴

Mitglied der Großprojekte-Kommission ist auch Walter Rasch. Er wird offiziell ausgewiesen als Präsident des Bundesverbandes Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen e. V. (BFW). Unter anderem mit Blick auf »Transparenz« sollte erwähnt werden, dass Walter Rasch Geschäftsführer der MFS Master Star Fund Deutsche Vermögensfonds I war. Kurz nach Auflage des Fonds, im Jahr 2005, untersagte die Finanzaufsicht BaFin den Vertrieb wegen »unerlaubter Bankgeschäfte«; die Zeitschrift »Finanztest« warnte unter Verweis auf den Fonds vor einem »Zockerangebot«. MFS Master Star Fonds ging 2005 in die Insolvenz; der größte Teil der Einlagen konnte nicht mehr aufgefunden werden. Im Sommer 2006 verurteilte das Potsdamer Landgericht Rasch zu Schadenersatzzahlungen an 13 Anleger.²⁵

Paul Bauwens-Adenauer wird auf der Großprojekte-Kommissionsliste als »Vizepräsident des Deutschen Industrie- und Handelstages (DIHK)« ausgewiesen. Tatsächlich ist Herr Bauwens-Adenauer im Hauptberuf zusammen mit Patrick Adenauer geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensgruppe Bauwens, einem gewichtigen Kölner Bauunternehmen. Er ist auch Vorsitzender des Wirtschaftsrates der CDU in NRW. Bauwens-Adenauer sollte 2010/2011 für die Kölner OB-Wahl als CDU-Kandidat ins Rennen geschickt werden – doch dann bekam seine Karriere einen herben Knick. Anfang 2011 gab es in NRW eine Großrazzia in Düsseldorf, Wuppertal und Köln wegen eines Bauskandals. Durchsucht wurden die Räume des landeseigenen Bau- und Liegenschaftsbetriebs (BLB) und diejenigen des Bauunternehmens Bauwens. Die Unternehmensgruppe Bauwens hatte 2009 Flächen in Köln-Bayenthal relativ günstig aufgekauft und diese dann an die BLB weiterverkauft – mit satten Gewinnen. Dabei drängte sich der Verdacht von Insiderhandel und Korruption auf. Einen Beweis dafür gibt es nicht. Das Kölner Boulevard-Blatt »Express« überschrieb den entsprechenden Bericht mit »Korruptionsvorwürfe gegen Paul Bauwens-Adenauer«; die süffisanten Schlussätze des Artikel lauten: »Auf die Frage, ob das IHK-Engagement nicht zulasten des Jobs geht, meint Bauwens-Adenauer vielsagend: ›Es kommt ja auch etwas zurück, was für das Geschäft von Vorteil ist.«²⁶

Fortsetzung auf S. 46

²¹ »Die Luftverkehrswirtschaft zeigt sich mit einem neuen Posten bei Herrn Posch dafür erkenntlich, dass er den Ausbau des Frankfurter Flughafens durchgeboxt hat.« So Frank Kaufmann, Bündnis 90/Die Grünen, in: die Welt vom 4. Dezember 2012.

²² Mitteilung von Wikipedia zu Dieter Posch, aufgerufen am 1. September 2013.

²³ Focus20/94. Dort heißt es auch: »In den 70er Jahren zählten deutsche Rüstungsunternehmen und potentielle Waffenkäufer aus dem Nahen Osten zu Heiermanns Kundenstamm. Der rührige Rechtsvertreter hatte eine Vielzahl von Beraterverträgen. Er vertrat die Interessen des saudischen Prinzen Abdullah (Focus 1871994), kassierte dafür ein königliches Jahreshonorar von 120.000 Mark.«

²⁴ Die Welt vom 13. Januar 2001.

²⁵ Angaben nach: Wikipedia, abgerufen am 3. September 2013; Henrik Mortsiefer, »Anleger des Promi-Fonds wehren sich«, in: Tagesspiegel vom 12. November 2005.

²⁶ Express vom 18. März 2011. Zur Razzia nach: Kölner Stadt-Anzeiger vom 9. Februar 2011.

Die 36 Mitglieder der „Reformkommission Bau von Großprojekten“

offizielle Angaben zu den Personen, ergänzende Informationen zu deren Abhängigkeiten, die Engagements bei S21 und bei anderen Großprojekten und die Frage nach dem „Geschmäcke“ (Stand: 5. September 2013)

Anhang zum Artikel und zur Kleinen Anfrage über die „Reformkommission Bau von Großprojekten“:

<http://www.nachhaltig-links.de/index.php/allgemeines/1431-grossprojekte-kommission>.

Offiziell seitens des BMVBS so ausgewiesen			nicht vom BMVBS ausgewiesen; ergänzende Informationen			Unsere Wertung	
Nr.	Name	offizielle Bezeichnung/ Vertretung	tatsächliche bzw. zusätzliche Vertretung privatwirtschaftlicher Interessen	Direkt abhängig von Bund	Engagements bei S21 + anderen Groß- projekten	Gschmäcke ¹	Neutral
1	Christian Ahrendt	Vize Bundes-Rechnungshof	-	-	-	-	möglich
2	Detlef Aster	Wasser- u. Schifffahrts-Direktion Süd	-	ja	div. Großprojekte	-	nein
3	Monika Bachmann	Ministerin Saarland. Vors. Bauminister-konferenz	-	-	-	-	möglich
4	Hansgeorg Balhaus	Vorsitzender GL Hochtief Consult	Hochtief / ACS (Madrid)	-	S21 + div. andere Großprojekte	-	nein
5	Prof. Thomas Bauer	Präsident Hauptverband d. Deutschen Bauindustrie	Baukonzern Bauer AG Schrobenhausen	-	diverse Großprojekte	-	nein
6	Paul Bauwens-Adenauer	Vize d. Deutschen Industrie- und Handelskammer	Bauunternehmen Firma Bauwens	-	-	Ja	nein
7	Dr. Heinrich Best	Bundevorstand Verband Beratender Ingenieure	-	-	-	-	möglich
8	Thorsten Bode	Präsident Bundesverband mittelständischer Bauunternehmen	Wiebe Gleisbau (GF)	-	diverse Großprojekte	-	nein
9	Prof. Torsten R. Böger	Verkehrs- infrastrukturfinanzierungs-gesellschaft (GF)	-	ja	Diverse Großprojekte	-	nein
10	Johann Bögl	Max Bögl Bauunternehmung GmbH & Co. KG	Max Bögl	-	S21 + div. andere Großprojekte	Ja	nein
11	Dirk Brandenburger	DEGES Deutsche Einheit Fern-Straßenplanungs- und -bau GmbH (GF)	-	ja	diverse Großprojekte	-	nein
12	Ingeborg Esser	Bundesverband Deutscher Wohnungs- u. Immobilien-unternehmen (GF)	-	-	-	-	möglich
13	Joachim H. Faust	HPP Hentrich-Petschnigg & Partner GmbH & Co. KG .	HPP	-	diverse Großprojekte	-	nein
14	Maximilian Grauvogl	Obermeyer Planen + Beraten GmbH	Obermeyer Planen + Beraten	-	diverse Großprojekte	-	nein
15	Klaus Grewe	Senior Project Manager Jacobs Project London	-	-	-	-	möglich

1/2

¹ Kommissionsmitglieder bei denen das berüchtigte „Geschmäcke“ zurückbleibt; im Fall Bögl (Position 10) gab es auch eine Verurteilung wegen Korruption (zur genauen Dokumentation: siehe die Langfassung des zugehörigen Artikels - Link oben).

16	Ulrich Grillo	Präsident Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)	Grillo Familienunternehmen	-	-	-	nein
17	Rüdiger Grube	Deutsche Bahn AG	-	ja	S21 + diverse Großprojekte	-	nein
18	Prof. Wolfgang Heiermann	AVOCADO Rechtsanwälte	AVOCADO	-	-	Ja	nein
19	Prof. Dr. Stefan Hertwig	CBH Rechtsanwälte	-	-	-	-	möglich
20	Hans-Ulrich Kammeyer	Präsident Bundesingenieurkammer	-	-	-	-	möglich
21	Bernward Kulle	ÖPP Deutschland	-	ja	diverse Großprojekte	-	nein
22	Bernd Lange	Präsident Deutscher Asphaltverband	Eurovia (Berlin) VINCI (Paris)	-	diverse Großprojekte	-	nein
23	Dr. Ing. Hans-Hartwig Loewenstein	Präsident Zentralverband des Deutschen Baugewerbes	Jean Bratengeier Bau GmbH	-	Rhein-Main-Airport + div. andere Großprojekte	-	nein
24	Hilmar von Lojewski	Deutscher Städtetag Beigeordneter	-	-	-	-	möglich
25	Regula Lüscher	Senatsbaudirektorin Berliner Senat	-	-	-	-	möglich
26	Dr. Andreas Mattner	Präsident des Zentralen Immobilienausschusses	ECE – Projektmanagement + Stiftung „Lebendige Stadt“	-	S21 + div. andere Großprojekte	Ja	nein
27	Prof. Dr. Burkhard Messerschmidt	Redeker Sellner Dahns Rechtsanwälte	-	-	-	-	möglich
28	Klaus-Peter Müller	Vorsitzender d. Präsidiums Deutsches Verkehrsforum	Commerzbank	-	S21 + div. andere Großprojekte	-	nein
29	Reinhard Meyer	Minister für Wirtschaft und Verkehr SH – Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz	-	-	-	-	möglich
30	Dieter Posch	Staatsminister a. D.	Lobbyist Bundesverband Deutsche Luftverkehrswirtschaft (BDL)	-	Rhein-Main-Airport + div. andere Großprojekte	ja	nein
31	Walter Rasch	Präsident Bundesverband Freier Immobilien- und wohnungsunternehmen e.V. (BFW)	-	-	-	Ja	nein
32	Prof. Dr. Werner Rothengatter	Institut für Wirtschaftspolitik u. Wirtschaftsforschung (IWW)	-	-	S21 + div. andere Großprojekte	-	nein
33	Dr.-Ing. Rainer Schofer	Vorstandsvors. D. Deutschen Verbandes der Projektmanager der Bau- und immobilienwirtschaft	-	-	diverse Großprojekte	-	nein
34	Sigurd Trommer	Präsident der Bundesarchitektenkammer	-	-	-	-	möglich
35	Klaus Wiesehügel	Bundevorsitzender der IG Bauen-Agrar-Umwelt	Hochtief und ACS	-	S21 + div. andere Großprojekte	Ja	nein
36	Christine Wolff	URS Corporation	Keine Funktion mehr	-	-	-	möglich

Summen		15		5	19 (S21: = 7)	7	23 = nein 13 = möglich
---------------	--	-----------	--	----------	----------------------	----------	-----------------------------------

Eine Art krönenden Abschluss bei der Analyse der Zusammensetzung der Ramsauer-Großprojekte-Kommission bildet die Personalie Johann Bögl. Johann Bögl ist Seniorchef der Max Bögl Bauunternehmung GmbH & Co. KG mit Firmensitz in Sengenthal bei Neumarkt in der Oberpfalz. Wie bereits erwähnt steht Bögl für Schienengroßprojekte mit der »festen Fahrbahn«. Das Unternehmen war am Bau der Cargolifter-Halle in Brandt bei Berlin beteiligt (Pleite 2002). Es war maßgeblich am Bau des Berliner Hauptbahnhofs beteiligt, bei dem es zu einer Verdreifachung der Kosten kam. Bögl war maßgeblicher Player im Transrapid-Geschäft. Und während in der Öffentlichkeit so getan wird, als sei dieses absurde Großprojekt spätestens seit dem schwerwiegenden Unfall auf der Transrapid-Erprobungsstrecke vom 22. September 2006 mit 23 Toten definitiv ad acta gelegt, stattete der damals noch neu im Amt agierende Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer im April 2010 der Transrapid-Teststrecke im Emsland einen Besuch ab und erklärte, das »Bundesverkehrsministerium werde sich dafür einsetzen, dass in Lathen der Betrieb (...) weitergeht«. Zum gleichen Zeitpunkt ließ das Bauunternehmen Bögl mitteilen, man werde an der Transrapid-Technologie festhalten und sich in Lathen direkt engagieren. Im Juli 2013 ließ Staatssekretär Rainer Bomba, eine Art rechte Hand des Bundesverkehrsministers, mitteilen: »Der Transrapid ist nicht tot; die Technik wird sich durchsetzen.« Aktuell werde eine 120 Kilometer lange Transrapidstrecke auf der Insel Teneriffa geprüft; eine Aufnahme des Projekts in die »Richtlinien für transeuropäische Netze – TEN« soll noch im »Sommer 2013« erfolgen, sodass »50 Prozent der Baukosten« durch die EU getragen würden.²⁷ Hier wird ganz offenkundig in den Tagen vor der Bundestagswahl ein neues großes Rad in einem altbekannten Transrapid-Tollhaus gedreht.

Johann Bögl steht demnach als Mitglied in der »Reformkommission Großprojekte« für direkte Bauinteressen, für Engagements bei mehreren zerstörerischen Großprojekten und für massive Interessen beim Großprojekt Stuttgart 21. Was fehlt, um all das »rund« zu machen? Richtig! Der Mann müsste auch noch korrupt sein.

Ist er auch. Das Bauunternehmen Bögl hatte zwischen 2002 und 2005 systematisch Manager des Möbelunternehmens Ikea bestochen und als Gegenleistung lukrative Bauaufträge des Ikea-Konzerns erhalten. Eine Bilanz aus dem Blatt »Wirtschaftswoche«: »Der damalige Geschäftsführer des Bögl-Bereichs Hochbau akzeptierte dafür 2007 einen Strafbefehl über 335.000 Euro und eine Freiheitsstrafe von einem Jahr auf Bewährung. Seniorchef Johann Bögl zahlte 243.000 Euro. Laut Strafbefehl hatte er zwei Mal sechsstelligen Beträge in bar herausgegeben, mit denen sein Hochbau-Chef Ikea-Leute bestach. (...) Die Staatsanwaltschaft erließ einen sogenannten Verfallsbescheid und schöpfte damit Gewinne aus den illegal gewonnenen Aufträgen ab. Bögl überwies die genannte Summe und entging so einem Eintrag ins Gewerbezentralregister, der das Unternehmen von öffentlichen Aufträgen

ausgeschlossen hätte. (...) Als diese Schmierheldgeschäfte aufflogen, bauten die Oberpfälzer gerade auf vier Ikea-Baustellen.«²⁸

Die »Reformkommission Großprojekte« soll laut Gründungstexten und laut Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums bis Ende 2014 einen Schlussbericht und ein »Handbuch Großprojekte« veröffentlichen.

Auswertung der Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE »Reformkommission Bau von Großprojekten und die Interessen der Bauindustrie« Drs. 17/14750

1. Sinn und Zweck der Kommission

In der offiziellen Darstellung des BMVBS werden zwar als Zielsetzungen der »Reformkommission« die »Begrenzung von Kostensteigerungen und von Terminüberschreitungen« genannt. Es werden aber ebenso die – naheliegenden – Ziele »mehr Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit« und »die Stärkung der Akzeptanz von Großprojekten in der Bevölkerung« aufgeführt.

In ihrer Antwort lässt die Bundesregierung diese zwei letztgenannten Zielsetzungen, die mehr in den Bereich von Demokratie und Bürgerbeteiligung fallen, schlicht weg.*

(* Das Ziel »Transparenz« taucht nur einmal in der Antwort auf Frage 6 auf, wo dies aber kaum Sinn macht. Hier wurde nach der Sinnhaftigkeit von fünf Kommissionsmitgliedern gefragt, die alle Institutionen angehören, die vom Bund ganz oder weitgehend abhängig sind. Warum ausgerechnet diese das Transparenz-Gebot transportieren sollten, ist nicht nachvollziehbar.)

2. Bundesrechnungshof zieht Präsidenten aus Kommission zurück

Unsere Frage 3 zielte darauf, warum der Präsident des Bundesrechnungshofs in der Kommission war und seit August nicht mehr als Kommissionsmitglied aufgeführt wird. Die Bundesregierung wendet in der Antwort zuerst den Taschenspielertrick an, diese Frage mit der folgenden Frage 4 zu verknüpfen, und dann mitzuteilen, es sei eine »interne Entscheidung« in den angefragten Institutionen, »ob die Mitarbeit durch den Präsidenten oder einen Vizepräsidenten wahrgenommen« würde. Für Frage 4 mag das eine ausreichende Antwort sein, bei Frage 3 ist es keine. Offensichtlich traf der BRH nach rund achtwöchiger Existenz der Reformkommission die Entscheidung, den Präsidenten aus der Kommission wieder abzuverufen oder zurückzuziehen (oder Prof. Dr. Engels hat individuell eine entsprechende Entscheidung getroffen). Angesichts des Grundcharakters der Kommission, wie wir ihn dokumentieren, ist das eine durchaus interessante und relevante Entscheidung.

²⁷ Jens Anker, »Der Transrapid soll auf der Ferieninsel Teneriffa fahren«, in: Berliner Morgenpost vom 20. Juli 2013

²⁸ Harald Schumacher, »Deutschland spektakulärste Bauskandale«, in: Die Wirtschaftswoche vom 17. Februar 2010.

3. Schutzschild »Verbändevertreter«

Bei einer großen Gruppe von Kommissionsmitgliedern – 15 an der Zahl – reklamierten wir, dass diese seitens des BMVBS nur als Verbändevertreter ausgewiesen worden seien, nicht aber ergänzend als Firmenvertreter oder Lobbyisten, die direkt an Großprojekten beteiligt sind und durch die Beteiligungen an Großprojekten verdienen. Die Bundesregierung tut dies ab, indem sie darauf verweist, dass diese Personen eben »in ihrer Funktion als Vertreter von Verbänden« berufen worden seien und dass »Verbandspräsidenten hauptberuflich aus der jeweiligen Branche kommen«, was »zur Gewährleistung der Fachkompetenz regelmäßig der Fall und der Öffentlichkeit bekannt« sei.

Es geht hier aber um zwei andere Dinge. Erstens ist zwar der allgemeine Zusammenhang »Verbändevertreter = auch in der Privatwirtschaft in entsprechender Branche tätig« bekannt. Dass diese Personen aber alle direkt an den Großprojekten verdienen, dass sie dabei in der Regel an Steuergeld-finanzierten Projekten verdienen, und sie jetzt in einer Kommission des Steuergeld-Verwalters, der Bundesregierung sitzen, das ist besonders und pikant. Zweitens stellt sich die Frage, warum die Bundesregierung in einem solchen speziellen Fall diese Informationen nicht mitliefert – zumal dann, wenn sie als Kommissionsziel angab, es müsse bei den Großprojekten »mehr Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit« geben.

Ein besonderer Fall dabei ist das Kommissionsmitglied Peter Porsch. Hier ist es so, dass die Bundesregierung diesen offiziell ausweist als »Staatsminister a.D.«, dieser aber in Wirklichkeit für den Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) arbeitet. In diesem Fall wird der Interessenverband, der hiermit am Kommissionstisch sitzt, verschwiegen.

4. »Vetternwirtschaft und Korruption« = »Sachverstand« und »praktische Erfahrung«

Wir haben in den Fragen 10 und 11 und in den zugelieferten Informationen in der Vorbemerkung deutlich gemacht, dass mindestens die drei Kommissionsmitglieder Paul Bauwens-Adenauer, Prof. Wolfgang Heiermann und Walter Rasch »in der Öffentlichkeit in einen Zusammenhang mit Korruption in der Baubranche« gebracht werden und dass darüber hinaus das Kommissionsmitglied Johann Bögl im Zeitraum 2002 bis 2005 »systematisch Manager des Möbelkonzerns Ikea bestochen hatte und dafür verurteilt worden war.

Erneut greift die Bundesregierung in ihrer Antwort zu dem durchsichtigen Trick »die Fragen 8 bis 11 wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam zu beantworten«. Das ist schlicht ungerechtfertigt, da es in Frage 8 spezifisch um »Stuttgart 21« ging und in Frage 9 spezifisch um »andere Großprojekte«, während die Fragen 10 und 11 das Thema Vetternwirtschaft und Korruption behandeln.

Die Antwort ist dann besonders absurd, aber auch erhellend.

Die Bundesregierung stellt darin fest, dass es bei der Auswahl der Kommissionsmitglieder um »Sachverstand« gegangen sei, dass man »bewusst auch Entscheidungsträger berufen« habe, »die bereits praktische Erfahrungen mit Großprojekten gemacht« hätten. Nur so könne »fundierte« über diese Projekte »diskutiert« werden.«

Das heißt im Rückgriff auf den tatsächlichen Inhalt der Fragen 10 und 11, dass zu den »praktischen Erfahrungen« eben Korruption gehört, und dass man nur mit einer Kommission, in der Leute sitzen, die wegen Korruption bei Großprojekten verurteilt wurden, über solche Großprojekte »fundierte« diskutieren« könne.

5. »Stuttgart 21« bildet Hintergrund für Kommission, weswegen dann viele S21-Profiteure in derselben sitzen

Ganz offensichtlich war es der Widerstand gegen S21, der zur Bildung der Kommission in erheblichem Maß beitrug. Wir zeigten nun in unserer Frage 8 auf, dass fünf Mitglieder der Kommission direkt im S21-Geschäft stecken. Damit diskutieren die gleichen Top-Wirtschaftsleute, die für die mangelnde Akzeptanz von S21 in der Bevölkerung und für die fehlende Transparenz bei S21 verantwortlich sind, darüber, wie »mehr Transparenz« in der Öffentlichkeit und mehr Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht werden könnte.

Der Widerspruch ist offenkundig. doch die Bundesregierung antwortet darauf mit keinem Wort. Was auch eine Art Antwort sein mag.

6. Transrapid weiter »zukunftsweisend«?

In der Antwort auf unsere Frage 12 zu einer Transrapid-Strecke auf Teneriffa (und den spezifischen Interessen, die das Kommissionsmitglied Johann Bögl dabei verfolgte), bekennt sich die Bundesregierung vollmundig zur »Magnetbahntechnik« als einer »ausgereiften« und »nach wie vor zukunftsweisenden« Technologie. Sie begründet das mit »dem großen Interesse, auf das der Transrapid im Ausland immer wieder stößt«.

Das ist eine hochgradig peinliche Feststellung, die nur mit Blindheit und Halsstarrigkeit zu erklären ist. Tatsachen sind, dass seit mehr als einem Vierteljahrhundert alle Pläne, den Transrapid im Inland auf einer Strecke einzusetzen definitiv gescheitert sind, dass alle Anfragen aus dem Ausland bisher in allen Fällen mit einer Ausnahme am Ende negativ entschieden wurden und dass die einzige Transrapid-Strecke, die es weltweit gibt, diejenige in Schanghai, aus Sicht der chinesischen Partner unbefriedigend im Betrieb ist, sodass China sich dazu entschied, weder diese Strecke ins Zentrum von Schanghai zu verlängern noch anderswo im Land eine weitere Transrapid-Strecke zu bauen.

Zur Transrapid-Strecke auf Teneriffa erklärt die Bundesregierung, es obliege »der spanischen Regierung hierfür die notwendigen Voraussetzungen« zu schaffen, u.a. mit Blick auf eine mögliche Kofinanzierung durch die EU. Wir zitierten jedoch in unsere Frage den Staatssekretär Rainer Bomba und dessen Aussage – also eine

der Bundesregierung zuzuordnende Aussage -, wonach noch »im Sommer 2013« diese Transrapid-Strecke auf Teneriffa »in die Richtlinien für transeuropäische Netze« aufgenommen werden würde. Danach hat sich offensichtlich die Bundesregierung in diesem Sinn in der EU eingesetzt.

7. Umweltverbände stören in Kommission

Bereits unsere zweite Frage galt der Tatsache, dass es in der Kommission keine Vertreter von Umweltverbänden gibt. Die Bundesregierung bügelt diese Frage damit ab, es gehe in der Kommission nicht »um das Für und wider einzelner Großprojekte«. In diesem Sin haben wir jedoch nicht argumentiert. Es war die Bundesregierung bzw. das BMVBS, die als Ziel der Kommission u.a. »die

Herstellung von mehr Transparenz in der Öffentlichkeit« und die »Stärkung der Akzeptanz von Großprojekten in der Bevölkerung« nannten.

Wenn bei einer Kommission zu Großprojekten mit diesen Zielen auf der einen Seite Umweltverbände ausgeschlossen werden, aber auf der anderen Seite Vertreter großer Baukonzerne, die der Korruption verdächtig sind bzw. die der Korruption bei Bauvorhaben überführt wurden, integriert werden, dann erhält die Kommission einen höchst spezifischen Charakter: den einer Böcke-zu-Gärtnern-Kommission, einer Kommission, in der sich die Profiteure von zerstörerischen Großprojekten die Hand geben, um neue Deals auf Kosten der Steuerzahler auszumuscheln.



◀ www.nachhaltig-links.de

Mobilität | Umwelt | Energie | Klima & Ressourcen | Agrar

nachhaltig-links.de: Ein Forum, das vereint, was zusammen gehört: Gerechtigkeit und Ökologie, Sozial- und Umweltpolitik, Nachhaltigkeit und Fairness. Wir wollen informieren und debattieren. Über Klima- und Lebenswandel. Über Futtertröge und grüne Wiesen. Über Mobilität für alle und Gegenwehr zum (Flug-) Verkehr. Über Strom aus der Steckdose und Kohle aus der Lausitz. Über Wachstumskritik und sozial-ökologischen Umbau. Wir informieren aus den Parlamenten über Positionen und Initiativen. Und wir blicken auf die Straße, schauen über Schultern und legen unsere Finger in Wunden. .

Das Portal wird getragen von Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag. Autorinnen und Autoren sind Aktive in und bei der Partei DIE LINKE, von Initiativen und Verbänden.

D. Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung

Bundesregierung plant paradoxe Investitions-offensive: Allianz & Co kaufen die Infrastruktur – Steuerzahler finanziert Rendite

von Dr. Christian Christen
(Referent für Wirtschaftspolitik; BT-Fraktion Die LINKE.)

Wer unverschämt viele Steuergelder verbrennen will, muss die Privatwirtschaft ins Boot holen, um öffentliche Projekte zu planen und zu finanzieren. Beispiele gibt es genug: Etwa das elektronische Mautsystem der Toll-Collect GmbH, das zu spät und fehlerhaft fertig wurde, weshalb der Bund rund 7 Mrd. Euro Schadensersatz fordert. Die Hamburger Elbphilharmonie ist lange nicht eröffnet und längst ein Millionengrab. Statt 77 Millionen Euro sind die Kosten für den Steuerzahler bereits auf 789 Millionen Euro gestiegen. Die Sanierung eines Teilstücks der Autobahn A1 (Hamburg-Bremen) wird nicht nur teurer als versprochen, sondern hat Tod und Leid gebracht, da der Bauabschnitt zum unfallträchtigsten der Republik wurde.

Ob beim Bau von Autobahnen, Rathäusern, Schulen, Messehallen, oder Kliniken, die Kasse klingelt für Unternehmen, Berater und Lobbyisten, die für die Öffentlich-Privaten Projekte (ÖPP) trommeln. Die noch vor jedem Vertragsabschluss präsentierten Zahlen und Versprechungen, wie günstig und effizient es mit privaten Leistungsträger und Unternehmen würde, sind Luftnummern, wie selbst Bundesrechnungshof und die Landesrechnungshöfe bescheinigen. Die Politik will aber partout nicht lernen. Anders sind die jüngsten Ideen zur Mobilisierung von Privatkapital für die bröckelnde Infrastruktur nicht zu verstehen.

Richtig ist, öffentliche Investitionen sind überfällig. In Kindergärten, Schulen und Hochschulen fällt nicht nur der Putz von den Wänden. Das Straßen- und Schienennetz und die Wasserwege müssen saniert werden. So rechnet etwa die offizielle Daehre-Kommission im 2012 vorgelegten Bericht »Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung« mit einer Unterfinanzierung über alle Verkehrsträger und alle Ebenen von 7,2 Mrd. pro Jahr (ohne Erweiterung und Verbesserung). Diese Lücke erfordert über die kommenden 15 Jahre jährlich Mindestinvestitionen von 2,7 Mrd. Euro. Schließlich müssten auch noch für die Energiewende nach Schätzung der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) jährlich rund 40 Mrd. Euro investiert werden.

Am Geld mangelt es für eine solche Investitionsoffensive im Prinzip nicht. Nur, es liegt in privaten Händen. Gemeint sind nicht die Beträge von »Kleinanlegern« und Sparern, sondern das immense Anlagekapital großer Versicherungen, von Banken und Fonds. Diese Anleger wären auch nicht abgeneigt, stärker die Infrastruktur zu finanzieren. Sie plagt nämlich eine ganz eigene Sorge. Wohin mit dem Finanzvermögen in Zeiten mickriger Zinsen und hoher Risiken auf den Finanzmärkten?

Uwe Laue, Vorstandsvorsitzender der Debeka-Versicherung und Chef des Verbandes der Privaten Krankenversicherung (PKV), hat für die PKV 190 Mrd. Euro auf der hohen Kante. In der Berliner Zeitung klagt Laue. »Langsam gehen uns die Adressen für gute Anlagemöglichkeiten aus, denn wir haben ja hohe Anforderungen an die Sicherheit.« Auch die Allianz möchte in Infrastruktur investieren, verlangt aber sichere Renditen »Wenn wir Eigenkapital einsetzen, erwarten wir schon etwa sieben Prozent, bei riskanten Investments auch mehr«, meint der Chef der Lebensversicherung, Markus Faulhaber. Es müssen dafür aber die Rahmenbedingungen stimmen. Aktuell überschlägt sich die Politik und diskutiert auf der Bundesebene und in Europa, um diese »Rahmenbedingungen« zu verbessern.

Während also die öffentliche Hand durch eine grundfalsche Steuer- und Verteilungspolitik arm gehalten wird und die öffentliche Kreditaufnahme für Investitionen selbst in Zeiten von Zinsen nahe Null als unverantwortlich gilt, sollen Steuergelder auf Jahrzehnte zum Fenster rausgeworfen werden. Nichts anderes heißt es nämlich, privaten Anlegern dauerhaft eine relativ hohe Rendite in Aussicht zu stellen. Faulhabers »7 Prozent plus X« könnten sehr schnell bei 25 Prozent landen – wie viele ÖPP-Vorhaben zeigen. Infrastrukturprojekte werden dann über 10 bis 30 Jahre locker das Doppelte oder Dreifache kosten.

In Deutschland werden nun bereits die Bedingungen für die absehbare Umverteilung großen Stils organisiert. Beim Bundeswirtschaftsministerium ist dazu eine Expertenkommission zur »Stärkung von Investitionen in Deutschland« mit Vertretern der Finanzbranche und Wissenschaft einberufen worden. Seit Wochen wird nun die Idee von der stärkeren privaten Finanzierung von Infrastrukturprojekten durch die Medien gejagt und der politische Durchmarsch für das nächste Jahr vorbereitet.

Wo man auch hinblickt, werden der Verfall der Infrastruktur und die Verluste der Sparer in der »Niedrigzinsphase« beklagt. Erzählt wird ein hier ein Märchen: Der eine (privat) hat viel Geld und kann es nicht sicher, lukrativ anlegen. Der andere (die öffentliche Hand) braucht privates Geld, damit uns die Infrastruktur nicht unter den Füßen zerbricht. Gleichzeitig wird so der kleine Sparer profitieren und seine private Altersvorsorge »gerettet«.

Märchenhaft sind allein die Aussichten für Allianz-Chef Faulhaber, seine Kollegen und deren Aktionäre. Ob und wie die Versicherten/Sparer profitieren ist nebensächlich. Der Gewinn wird erst einmal in den Konzernen verteilt, hohe Provisionen und Boni gezahlt und an die Aktionäre ausgeschüttet. Sollten die Versicherungskunden oder Sparer etwas bekommen, werden sie postwendend als Steuerzahler und Bürger (steigende Abgaben, Gebühren und Sozialabbau) an anderer Stelle kräftig zur Kasse gebeten.

Was an Vorhaben und Instrumenten von Gabriels Expertenkommission und der Bundesregierung in den nächsten Monaten auch erdacht wird, fest steht schon jetzt dreierlei: Die stärkere private Finanzierung der Infrastruktur wird eine weitere Privatisierung öffentlicher Aufgaben beinhalten. Hohe Gewinne für die Kapitalgeber müssen politisch organisiert und gesichert werden und Infrastrukturprojekte werden allesamt teurer und oft viel größer als notwendig. Schließlich finanzieren diese Gewinne die Bürgerinnen und Bürger durch ihre Steuern, höhere Gebühren, Abgaben (wie die PKW-Maut) und Einschnitte an anderer Stelle. Ökonomischen Unsinn als vernünftig auszugeben mag modern klingen, es löst aber kein reales Problem und schädigt nur politisch, sozial und ökonomisch die Gesellschaft.

Sozial-ökologische Verkehrswende statt finanzmarkt-getriebener Verkehrspolitik!

von Herbert Behrens

Niemand wird ernsthaft etwas gegen einen ausgeglichenen Haushalt einwenden. Es stellt sich jedoch die Frage, welche Konsequenzen »Haushaltsdisziplin« angesichts der diagnostizierten »Wachstumsdelle« – ein Euphemismus, der das Zeug zum Unwort des Jahres hat – zeitigt und wessen Interessen durch fiskalische Selbstdisziplinierung à la Schäuble bedient werden.

Schon auf den ersten Blick wird klar, dass die schwarze Null eigentlich eine schwarz-gelbe ist. Sie setzt vollkommen verkürzend auf der Ausgabenseite an, ohne die Möglichkeit einer Verbreiterung der steuerlichen Einnahmehasis überhaupt in Betracht zu ziehen. Man könnte man meinen, dass die FDP politisch noch eine Rolle spielen würde, wenn der Begriff »Steuererhöhung« aus dem politischen Vokabular gestrichen und das Kürzungsdiktat als alternativlos dargestellt wird.

Staatshaftung für die Gewinne privater Anleger

Wer profitiert nun vom Bollwerk gegen staatliche Konjunkturprogramme, welches unter dem Label »schwarze Null« der Schuldenbremse vorauseilend aufgebaut wird? Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur wird deutlich, dass die »schwarze Null« Mittel zum Zweck der Finanzmarktstabilisierung ist. Institutionelle Anleger wie Versicherungen und Pensionsfonds, die auf langfristige und sichere Investitionsmöglichkeiten angewiesen sind, bekommen durch Schwarz-Rot eine neue Spielwiese eröffnet. Und dies mit verkehrs- wie haushaltspolitisch höchst kontraproduktiven Folgen. Der von Dobrindt als Projekt »mit Pilotcharakter für eine neue Generation von ÖPP-Modellen« bezeichnete Ausbau der Autobahn A7 zwischen Hamburg und Bordschholm zeigt deutlich, wo die Reise hingehen soll: Staatshaftung für die Gewinne privater Anleger (wie des bei der A 7 engagierte Dutch Infrastructure Fund) zu Lasten der Umwelt und der Bundeshaushalte von morgen und übermorgen.

Die aktuelle Wachstumsschwäche wäre eine Chance, die Weichen in Richtung einer sozial-ökologischen Verkehrswende zu stellen. Aber anstelle ein kurzfristig wirksames Investitionsprogramm aufzulegen – hier kämen vor allem Projekte ohne große Planungszeiten wie zur Verbesserung der Barrierefreiheit, des aktiven Lärmschutzes oder ein Vorziehen von Wasser- und Schienenprojekten mit Baurecht in Betracht – wird die Privatisierung öffentlicher Straßenverkehrsinfrastruktur vorangetrieben. Sollte das Modell wirklich Schule machen, sind die Pfadabhängigkeiten fatal: Um die Gewinne von Infrastrukturfonds zu sichern, muss verstärkt Politik für die Straße gemacht werden. Güterverkehr auf Schiene oder Wasserstraße, die umweltfreundlichen Alternativen zum Straßengüterverkehr, würde plötzlich die private Altersvorsorge gefährden. Dies ist an Zynismus kaum zu überbieten.

Schattenhaushalte in Milliardenhöhe

Haushalterisch hat das neue ÖPP-Konstrukt, wie alle Öffentlich-Privaten-Partnerschaften, natürlich den Charme verzögerter Haushaltswirksamkeit. Die verschwiegene Kehrseite ist, dass dadurch zukünftige Einnahmen verpfändet oder – nach drastischer formuliert – de facto Schattenhaushalte in Milliardenhöhe aufgebaut werden. Allein für das Dobrindtsche »Modellprojekt« fallen Zinskosten von fast 600 Millionen Euro an, was in Zeiten, in denen sich der Staat so billig wie nie refinanzieren kann, der blanke Hohn ist. Die Zeche zahlen künftige Generationen, denn die 600 Millionen müssen dann ganz haushaltsdiszipliniert an anderer Stelle gespart werden. Das heißt im Klartext, dass die Bildungschancen von morgen dem Beton von heute geopfert werden. Schäubles schwarze Null im Haushalt von 2015 ist dabei letztlich eine Lüge, denn er enthält bereits Belastungen für zukünftige Haushalte im zehnstelligen Bereich.

Es ist also nicht so, dass privates Kapital für Investitionen eingeworben werden muss, weil es dem Bund, da die Schuldenbremse noch nicht vollends wirksam ist, an Möglichkeiten zu einer Ausweitung, zum Beispiel verkehrs- und umweltpolitisch begrüßenswerter Investitionstätigkeit, fehlte. Der Staat wird vielmehr durch die »schwarze Null« systematisch seines konjunkturpolitischen Handlungsspielraumes beraubt, weil in Zeiten der selbst produzierten Eurokrise dem privaten Kapital die Anlagemöglichkeiten ausgehen. Die ökologischen und sozialen Folgekosten des neuen Typs finanzmarkt-getriebener Verkehrspolitik dürften immens sein, daher ist es dringend geboten, diesem Spuk schnell ein Ende zu bereiten und den Weg für eine ökologische Mobilität für alle frei zu machen.

»Sie wollen die Milliarden Gewinne der Finanzwirtschaft in Beton gießen – auf Kosten des Gemeinwohls«

Rede von Sabine Leidig (12. 9. 2014)

Der geplante Infrastrukturfonds von Wirtschaftsminister Gabriel wird ein großer »Deal« für große Banken. Gebaut werden vor allem große Straßen und Autobahnprojekte von großen Konzernen. Das alles ist das Gegenteil von sozial, ökologisch und demokratisch; das Gegenteil von dem, was nötig ist!

Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen!

Ich will einen Punkt herausgreifen, den Gregor Gysi in der Generaldebatte mit »Entstaatlichung« überschrieben hat. Wir haben gerade schon von dem Infrastrukturfonds gehört, und genau darum geht es.

Sie haben eine heilige Kuh, und sie heißt »Die schwarze Null«. Deshalb verzichten Sie seit Jahren darauf, die notwendigen Investitionen für die Reparatur von Straßen, für Schienen, Bahnhöfe und Schulen aufzubringen. Das ist die eine Seite der Medaille. Die andere Seite ist: »Europas Banken ertrinken in Geld«, so titelte die Tageszeitung Die Welt am 30. August dieses Jahres. Die Süddeutsche Zeitung schreibt: »Banken sollen am Straßenbau verdienen«.

Meine Prognose ist, dass Sie mit diesem Konzept, mit diesem großen Deal für große Banken, vor allen Dingen große Straßen und große Autobahnprojekte bauen, ausgeführt von großen Konzernen. Aber das ist eigentlich genau das Gegenteil von dem, was wirklich nötig ist.

(Beifall bei der LINKEN)

Was ist geplant? Wirtschaftsminister Gabriel will einen Fonds aufbauen, dem Banken und Versicherungen Geld leihen, um damit in Beton zu investieren – ÖPP: öffentlich-private Partnerschaft. Ich hoffe, Kollegin Hagedorn, dass Sie es als Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses schaffen, den Männerseilschaften, die hinter diesem Projekt stehen, in die Quere zu kommen.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Sven-Christian Kindler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Auf den ersten Blick scheint ÖPP eine clevere Idee zu sein: Da ist Geld im Überfluss vorhanden, und hier fehlt uns Geld. Auf den zweiten Blick aber ist es wieder ein Milliardengeschäft für Banken und Versicherungen auf Kosten der Allgemeinheit. Warum? Weil diese Kapitalanleger höhere Zinsen vom Staat und noch dazu Garantien bekommen sollen, dass diese höheren Zinsen der Finanzwirtschaft über Jahre hinweg gezahlt werden. Ein Aufschlag von 1 bis 2 Prozentpunkten auf die Verzinsung von normalen Staatsanleihen wird von der Regierung in Aussicht gestellt: höhere Ausgaben also für den Staat und damit auch höhere Steuern und Abgaben für die Bürgerinnen und Bürger.

Würden wir in einer normalen Welt leben, dann würden Bund, Länder und Kommunen die rekordniedrigen Zinsen selbst nutzen, um ordentlich Kredite aufzunehmen und in nachhaltige Infrastruktur und damit in die Zukunft zu investieren, so wie es jedes gute Unternehmen tut.

(Beifall bei der LINKEN)

Im Gegensatz zu privaten Unternehmen braucht der Staat keine Renditeanreize, wenn er eine Straßenbahn baut oder eine Brücke repariert.

Das alles geht aber nicht, weil Sie mehrheitlich eine Schuldenbremse beschlossen haben, die verbietet, dass der Staat selbst Kredit für öffentliche Zukunftsinvestitionen aufnimmt. So wird ein Goldesel für die Finanzwirtschaft geschaffen, die vor wenigen Jahren noch mit Steuermilliarden gerettet wurde, und die Allgemeinheit zahlt wieder drauf.

DIE LINKE hat sich als einzige Partei gegen diese verkehrte Politik gestellt, und jetzt verlangen wir, dass mit gerechten Steuern und Abgaben wenigstens ein Teil dieser gewaltigen privaten Geldvermögen zum Wohl der Allgemeinheit abgeschöpft wird.

(Beifall bei der LINKEN)

Das ist auch notwendig für eine demokratische, soziale und ökologische Infrastrukturpolitik.

Das Umweltbundesamt hat gerade eine Studie präsentiert, die zeigt, wie eine Strategie für nachhaltige Mobilität in Deutschland aussehen kann. Von der CDU/CSU-Fraktion war niemand bei der Präsentation und aus dem zuständigen Ministerium wohl auch keiner. Dabei wissen Sie so gut wie wir, dass der Verkehrssektor als Ganzes der schönen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung komplett zuwiderläuft. Was fehlt, sind vernünftige Ziele zur Reduzierung von schädlichem Verkehr, zur Verlagerung auf den öffentlichen Nahverkehr, zur Förderung von Fuß- und Radverkehr.

Es fehlt die Beteiligung von Kommunen, von Stadtplanerinnen und Stadtplanern, von Sozialpolitikern, von Umweltverantwortlichen und anderen gesellschaftlichen Gruppen. Die Studie sagt auch: Viele kleinere Maßnahmen, die in die richtige Richtung gehen, nützen der Allgemeinheit mehr als megateure Großprojekte. – Das jedenfalls sagt das Umweltbundesamt, und wir können dem nur zustimmen.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Weichen werden heute schon für 2050 gestellt. Ich bitte Sie: Hören Sie endlich auf, mit aller Gewalt in die falsche Richtung zu ziehen!

Zum Schluss kann ich Ihnen einen Sparvorschlag nicht ersparen, der sich auf ein solches Megaprojekt bezieht. Die Bagger und Tunnelbohrer graben schon, aber es ist nach wie vor unklar, ob Stuttgart 21 jemals in Betrieb gehen kann.

(Sören Bartol (SPD): Oh nein!)

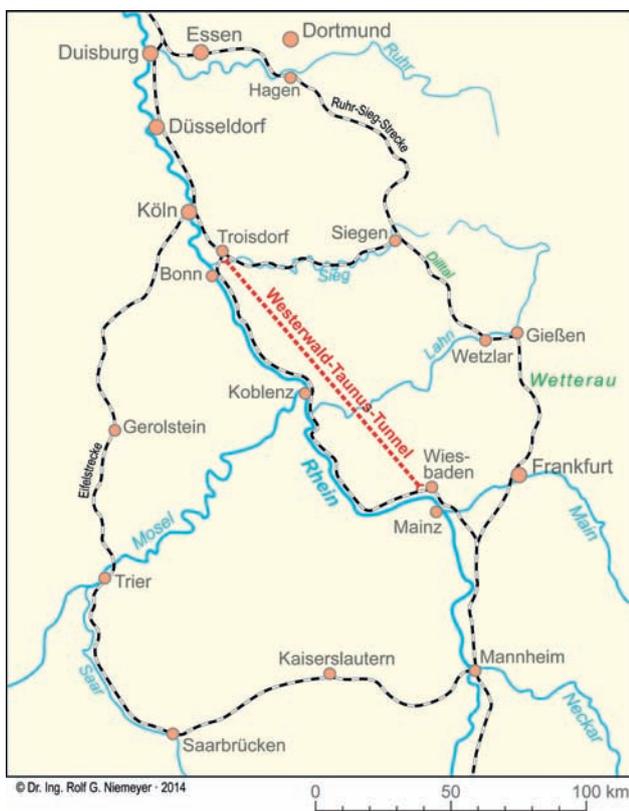
Es gibt bisher kein genehmigtes Brandschutzkonzept der Skandalflygflughafen Berlin lässt grüßen! Von den 4,5 Milliarden Euro, die als absolute Obergrenze galten, sind die Kosten jetzt schon auf 6,8 Milliarden Euro gestiegen. Das kann noch mehr werden. Bisher ist völlig offen, wer die Mehrkosten trägt. Alle Beteiligten weigern sich, aber sie können noch aussteigen. Jeder der Vertragspartner Stadt, Land, Bahn und Bund kann den Ausstieg in die Wege leiten. Hauptverantwortlich waren und sind die Bundeskanzlerin und der Verkehrsminister. Als Eigentümer der Bahn muss der Bund Schaden für Bahn und Bürger abwenden.

Wir Linken sagen glasklar: Schluss mit dem teuren Unsinn!

(Beifall bei der LINKEN)

Sorgen Sie dafür, dass aus dem privaten Kapitalüberschuss öffentlicher Wohlstand wird, wie es das Grundgesetz verlangt! Legen Sie nachhaltige Ziele für die Verkehrspolitik fest, und lassen Sie in den Kommunen darüber entscheiden, was dafür notwendig ist! Denn die sozialökologische Verkehrswende geht nur mit mehr Demokratie.

(Beifall bei der LINKEN)



Megatunnel als Renditeobjekte der Banken und Konzerne

von Karin Masche

Zu Wirtschaftsminister Gabriels Vorhaben für einen »Infrastrukturfonds« und den Traum des Bundestagsabgeordneten Willsch (CDU) den längsten Tunnel der Welt bauen zu lassen erklärt die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag, Sabine Leidig:

»Nach von der SPD-Grünen Regierung Anfang des Jahrtausend eingeleiteten Vorstößen, Rente und Gesundheit dem renditeorientierten privaten Finanzsektor auszuliefern (»Riester«, Rentenkürzungen, Krankenhausfinanzierung u. a.) plant Wirtschaftsminister Gabriel (SPD) nun einen neuen Anschlag auf die öffentliche Daseinsvorsorge: er will unsere Verkehrsinfrastruktur dem Finanzmarkt ans Messer liefern.

Statt selbst nach dem Prinzip »Erhalt vor Neubau« (Koalitionsvertrag) in der jetzigen Niedrigzinsphase Geld aufzunehmen und in sinnvolle Verkehrsprojekte zu investieren – wie es jeder vernünftige Kaufmann jetzt machen würde – bringen Lobbyisten milliarden-schwere Großprojekte in die öffentliche Diskussion, Diese Vorschläge sind hervorragend geeignet Gabriels Vorhaben zur Privatfinanzierung in der Verkehrsinfrastruktur zu befördern. Neuster Clou dieser Lobby ist ein 118 km langer Tunnel von Bonn bis Wiesbaden durch Westerwald und Taunus mit einer Finanzierungsschätzung von etwa 6 Milliarden Euro. Bahnexperten stellen diese Summe allerdings in Frage und gehen von Kosten um die 50 Milliarden Euro aus, die zeitliche Realisierung wird bei anderen vorgeschlagenen Tunnelbaustrecken z. B. Fulda-Frankfurt bei mindestens 20 Jahren angesetzt.

Hierzu werden die leidgeprüften Bahnlärm Opfer im Rheintal instrumentalisiert. Ihre berechtigten Forderungen nach Lösungen für den Lärmschutz an den Güterverkehrsstrecken im Rheintal werden als dankbare Schützenhilfe für die Ideen der Betonmafia missbraucht. Statt schnell und effektiv mit Vorgaben für leiseres Wagenmaterial, leisere Schienen und moderne Bremstechnik nach dem Vorbild der Schweiz zu handeln, wurde vor der Sommerpause von der Großen Koalition eine Neufassung der Bundesimmissionschutzverordnung beschlossen, die effektiven Lärmschutz regelrecht durch Zugeständnisse an die Industrie verhindert. Sie schieben den Lärmschutz faktisch aufs Abstellgleis.

Die Menschen im Rheintal sollen noch 20 Jahre auf den Gütertunnel der privaten Investoren warten, die Kapitalanlagemöglichkeiten suchen. »Europas Banken ertrinken in Geld«, so titelte die Tageszeitung Die Welt vor einigen Wochen und Finanzminister Gabriel will Ihnen die Märkte öffnen statt die Gewinne für sinnvolle öffentliche Investitionen abzuschöpfen. Dies nutzt nicht den Menschen sondern nur Konzernen und Banken, die noch vor wenigen Jahren mit Steuermilliarden gerettet wurden ... und die Allgemeinheit zahlt wieder drauf!«

E. Auto-/Güterverkehr/Allgemeines

Uber: Legal, Illegal, egal

Von Philipp Zimmermann

Die Zukunft der Mobilität heißt Uber. So die Werbebotschaft des US Unternehmens. Es bietet eine App – eine Software für Handys – mit der Autofahrer Mitfahrer finden können. Statt einer klassischen Mitfahrzentrale ähnelt die Funktion aber eher einer Alternative zum Taxi. So gibt nicht der Fahrer die Route an, sondern der Fahrgast bestimmt Treffpunkt und Ziel. Der Fahrer der am nächsten dran ist bekommt eine Meldung auf sein spezielles Uber Handy und kann entscheiden ob er die Fahrt annimmt oder ablehnt – dann wird der nächste Fahrer gesucht und benachrichtigt. Ebenso wie bei einem Taxi gibt es auch bei Uber feste Kilometer und Minutenpreise. Und ähnlich wie bei einem Taxi werden auch die Uber-Fahrer von einer Zentrale benachrichtigt wenn sich zu viele Fahrzeuge an einem Ort in der Stadt häufen. Statt einer Arbeitsanweisung gibt es von der Uber Zentrale allerdings nur Bitten an die Fahrer. Der Hintergrund ist einfach: statt eines klassischen Arbeitsvertrags bekommen die Uber Fahrer lediglich einen Vertrag der sie berechtigt die Dienste von Uber zu nutzen. Dafür behält Uber 20% des gesamten Fahrpreises. Der Vertrag regelt auch die weiteren Pflichten, die die Uber Fahrer erfüllen müssen. Zum Beispiel in welchem Zustand das Auto sein muss mit dem sie fahren. Oder das sie nicht nur für den Unterhalt des Autos aufkommen, sondern auch dass sie selbst für etwaige Steuern und Sozialabgaben aufkommen müssen. Oder das für Bußgelder oder bei einem Unfall der Fahrer vollständig haftet. Das Unternehmen Uber jedenfalls übernimmt keine Verantwortung. Bei Schwierigkeiten zwischen Fahrer und Uber soll es auch nicht zu einem klassischen Gerichtsverfahren vor einem deutschen Gericht kommen. Sondern, so der Vertrag zum Gerichtsstand, zu einem Schiedsgerichtsverfahren nach Regeln der internationalen Handelskammer. In Englisch. In Amsterdam.

So wichtig wie es dem Unternehmen Uber ist, sich nicht dem europäischen und schon gar nicht dem deutschen Recht zu beugen, so wichtig ist es dem Unternehmen auch keine Steuern zu zahlen. So sind viele der europäischen Niederlassungen Teil einer niederländischen Holding mit dem Namen »Uber International Holding BV«. Diese wiederum ist lediglich eine Tochter der »Uber International BV«. Hinter der wiederum eine Finanzholding nach niederländischem Recht namens »Uber International CV« steckt. Diese hat ihren Firmensitz in den Bermudas, wird jedoch von einer »Neben LLC« aus Delaware gesteuert. Für die Verträge mit den Fahrern und Versicherungen sind allerdings verschiedene Gesellschaften unterschiedlichen Rechts mit dem jeweiligen Namen »Rasier« zuständig.

Dieses Konstrukt zeigt wie weit die Problematik mit dem Dienst Uber reicht. Denn das Problem ist nicht, ob ein Fahrer einen Personenbeförderungsschein benötigt

oder nicht. Sondern dass das Unternehmen Uber keine Verantwortung übernehmen will. Weder für Fahrgäste, noch für Fahrer, noch gegenüber der Gesellschaft.

Dabei bietet die zunehmende Vernetzung und Digitalisierung unserer Gesellschaft viele Chancen, auch im Bereich neuer Mobilitätsangebote – und sei es nur eine Mitfahrzentrale für Kurzstrecken

Autos hinter Gittern? – Die Haftung autonomer Fahrzeuge

Von Philipp Zimmermann

Autos ohne Lenkrad, Pedale oder Geschwindigkeitsanzeige: selbstständig fahrende Autos sind keine Zukunftsmusik mehr. Auf den öffentlichen Straßen Kaliforniens sind die Autos des IT Giganten Google bereits unterwegs – noch mit der Möglichkeit, dass der Mensch im Notfall eingreifen kann. Auf dem privaten Testgelände allerdings gibt es auch das nicht mehr. In Werbevideos sind begeisterte Familien, Kinder oder Frauen zu sehen, die sich von einer Kugel auf vier Rädern chauffieren lassen.

Um im weltweiten Straßenverkehr autonome Autos zuzulassen hat die UN im März 2014 die Wiener Straßenverkehrskonvention entsprechend geändert. Die Konvention regelt seit 1968 die grundlegenden Aspekte des internationalen Automobilverkehrs. Nun ist es nicht mehr vorgeschrieben, dass ein Fahrer ständig die Kontrolle über sein Fahrzeug haben muss. Sondern nur noch, dass er die Kontrolle jederzeit übernehmen kann.

Für den kugelförmigen Chauffeur von Google ist das sicherlich nicht genug, denn weder Lenkrad noch Pedale sind in dem Fahrzeug verbaut. Für andere Automobilkonzerne stellt sich allerdings in erster Linie die Frage der Haftung. So stößt die aktuelle Gesetzgebung schnell an ihre Grenzen wenn es darum geht, wer wie stark für einen Unfall haftet, an dem eine autonom handelnde Maschine beteiligt ist.

Bis heute reichen die bestehenden Haftungssysteme vollkommen aus. So ist klar, dass ein Hersteller für einen Produktfehler und die entsprechenden Folgen die Haftung übernimmt. In einem entsprechend Maß muss ein Produkt Sicherheitstest bestehen und Standards erfüllen. Die Produzentenhaftung regelt, dass ein Hersteller z.B. bei Fehlern in Konstruktion, Fabrikation, bei der Instruktion oder Produktbeobachtungsfehlern haftet. Die Folge sind verschiedenste Sicherheitslabels, lange Gebrauchsanweisungen und manchmal auch Rückrufaktionen.

Andere Produkte von denen per se eine größere Gefahr ausgeht, dürfen auch gar nicht in den Handel kommen oder ihre Abgabe ist stark reglementiert. Beispielsweise Sylvesterfeuerwerk.

Für die meisten Gebrauchsgegenstände die in Deutschland in den Handel kommen, haftet allerdings der Nutzer. Wer beim unsachgemäßen Gebrauch einer Kettensäge die Hand verliert, kann nur schwer den Hersteller zur Verantwortung ziehen. Auch Kinder die Kleinteile verschlucken verursachen in Deutschland nur selten langjährige Schadenersatzprozesse vor Gerichten.

Eine etwas weniger eindeutige Konstellation ergibt sich, wenn Geschädigter, Nutzer und Eigentümer des Gebrauchsgegenstandes unterschiedliche Personen sind. Aber auch hier kann auf eine langzeiterprobte und entwickelte Rechtsprechung zurückgegriffen werden. Grundlegend müssen im zumutbaren Rahmen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden. Das kann eine Abspernung sein um Unbeteiligte zu schützen. Oftmals gibt es auch gesonderte Regeln, bspw. beim Arbeitsschutz. Hier ist auch der Eigentümer des Gebrauchsgegenstandes dafür verantwortlich dem Nutzer – nämlich seinen Angestellten – eine sichere Benutzung zu ermöglichen. Und sei es nur ein Schutzhelm.

Im privaten Bereich spielen diese Haftungsregelungen aber glücklicherweise eh eine untergeordnete Rolle. So deckt das Versicherungssystem in Deutschland die meisten Fälle problemlos ab. Wenn ein Kind das Spielzeug im Überraschungsei verschluckt, dann müssen die Eltern hier sich keine Gedanken über die Arztrechnung machen. Andere Fälle übernimmt die Haftpflichtversicherung. Für Kraftfahrzeuge ist diese sogar vorgeschrieben.

All diese Systeme funktionieren aber nicht mehr, wenn die Maschine selbstständig handelt. Zwar kann der Nutzer noch in einem gewissen Maße für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb sorgen (z.B. durch regelmäßige Wartung), aber er kann wohl kaum für eine Entscheidung gerade stehen, die die Maschine selbstständig trifft.

Ähnliches gilt auch für den Hersteller. Dieser wird schon aus einem wirtschaftlichen Selbsterhaltungs-trieb heraus ein Interesse haben, dass seine autonome Maschine weder Leib und Leben noch Besitztümer gefährdet.

Das aber ist nur bis zu einem gewissen Grad möglich. Besonders autonome Maschinen sind hochkomplexe Systeme mit einer Vielzahl einzelner, miteinander vernetzter Komponenten. Neben Sensoren, Motoren und Prozessoren kommt eine Programmierung hinzu, dessen ausgedruckter Quellcode Ken Follett in den Schatten stellt. Umso höher die Komplexität der Systeme, umso größer wird aber auch die Anzahl der Fehlervektoren. Soll die Maschine dann noch – zumindest in einem gewissen Grad – lernfähig sein und wenn sie zwingend in der Lage sein muss, in einer vollkommen unbekanntem Situation zu reagieren, dann kann diese Maschine auch nicht auf alle Eventualitäten ab Werk voreingestellt sein.

Diese Erwartung muss aber an ein autonomes Fahrzeug, das am Straßenverkehr teilnimmt, nicht zwingend

gestellt werden. Immerhin werden bisher nur Mindeststandards an Fahrzeuge und Fahrer gestellt. So stellt ein Führerschein lediglich eine Grundkenntnis dar, die zur Teilnahme am Straßenverkehr mit Fahrzeugen befähigt. Ein Führerschein belegt aber nicht, auf alle Eventualitäten eingestellt zu sein.

Technische Mindestanforderungen stellt auch der Staat Kalifornien nicht an autonome Autos. Stattdessen werden Anforderungen an die Testfahrer gestellt und eine Mitteilungspflicht von Unfällen geregelt. Ebenso wird – wie in der Wiener Straßenverkehrskonvention vorgesehen – gefordert, dass Fahrer eingreifen können müssen. Nachweisen müssen die Autofirmen, dass sie oder eine Versicherung im Schadensfall finanziell haften können.

Eine einfache Lösung der Haftungsfrage könnte nun darin bestehen, eine gesetzliche Roboter-Haftpflicht zu fordern. Dies wäre eine mögliche Reaktion auf eine Gefährdungshaftung, die von autonomen Maschinen ausgeht. Wie bei einer Tierhalterhaftpflicht würde eine Versicherung für Schäden haften, die eine autonome Maschine verursacht. Zumindest so lange der Halter zumutbaren Sicherungspflichten nachkommt. Eine grundlegende Fahrtauglichkeit des selbstfahrenden Autos müssten die Hersteller nachweisen – beispielsweise über eine entsprechend tiefgehende Testphase. Denkbar wäre hier, Testmodellen autonomer Fahrzeuge eine Mindestanzahl an gefahrenen Kilometern vorzuschreiben. Diese müsste die Autosoftware sowohl auf echten Straßen, wie auch unter im Computer simulierten Situationen absolvieren.

Aber auch diese Lösung beinhaltet eine Krux. Und zwar in dem Fall, in dem die Schuld zwischen Unfallbeteiligten aufgeteilt wird. In den vergangenen Jahrzehnten des motorisierten Individualverkehrs hat sich ein entsprechender Erfahrungsschatz und eine entsprechende Rechtsprechung entwickelt. Hier stellt sich nun die Frage, ob ein Gericht in der Lage sein kann, ein hochkomplexes technisches System zu bewerten und festzustellen, in wie weit das Autonome Fahrzeug eine Entscheidung getroffen hat, die zur Verursachung des Unfalls beigetragen hat. Ob das autonome Auto hätte eine bessere Entscheidung treffen können spielt dabei erst einmal keine Rolle. Denn auch der Mensch, der im Straßenverkehr nach bestem Gewissen handelt, ist nicht automatisch strafbefreit. Denn obwohl angenommen werden darf, dass alle Straßenverkehrsteilnehmer nach bestem Gewissen handeln, kann eine Haftung eintreten. Diese Haftungsmöglichkeit darf auch einem autonomen Fahrzeug nicht verschlossen werden; nur weil es automatisch und zwingend nach besten Möglichkeiten handelt. Und auch nicht, weil eine Überlegenheit der Maschine gegenüber dem Menschen angenommen wird. Stattdessen könnte die nicht Überprüfbarkeit und die nicht Kontrollierbarkeit die Annahme einer Mitschuld der autonomen Maschine rechtfertigen. Denkbar wäre daher einen Mindestanteil an der Schadenhöhe dem autonomen Fahrzeug zuzurechnen. Dieser wäre über eine Haftpflicht durch den Besitzer oder den Hersteller abzusichern.

Unabhängig von der Haftungsfrage bedarf es weitergehender Regelungen im Straßenverkehr für autonome Autos. Denn die aktive Teilnahme am Straßenverkehr setzt eine Interpretation und kein starres Befolgen der Verkehrsregeln voraus. Beispielsweise bei einem Überholvorgang, der noch nicht beendet ist, wenn ein Überholverbot einsetzt. Ob der Überholvorgang nun durch einen Spurwechsel beendet, Abgebrochen wird in dem sich der Fahrer zurückfallen lässt, oder einfach fortgesetzt wird, ist auch eine Frage der Sicherheit. Das gilt auch für die Frage, ob die Anpassung der Geschwindigkeit an den fließenden Verkehr Vorrang vor der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat. Und unter welchen Umständen diese Abwägung vorgenommen wird. Die autonomen Fahrzeuge von Google bewerten in diesem Fall die Anpassung an den fließenden Verkehr höher als die Geschwindigkeitsbegrenzung. Statistisch sei dies sicherer und ökologischer. Solche Fragen sollten allerdings nicht nur von Technikern beantwortet werden, sondern benötigen wie unsere bestehende Straßenverkehrsordnung auch einer gesamtgesellschaftlichen Entwicklung.

Ausländermaut? Nein Danke!

Dobrindts Eigenton oder: von Quadraten und Kreisen

von Martin Wegner

Kaum ein Thema hat die Medienberichterstattung des vergangenen Jahres so geprägt wie die Pkw-Maut. Im Pressearchiv des Bundestages finden sich mehr als 2000 Artikel zum Vorzeigeprojekt christ-sozialer Verkehrspolitik – mehr als zu Schlagworten wie Hartz IV, Frauenquote oder sogar Fußball-WM. Politische Projekte solchen Nachrichtenwerts sind entweder große Würfe oder konzeptionelle Katastrophen. Bei der Pkw-Maut wird niemand außerhalb der Münchener Staatskanzlei und dem Hause Dobrindts ernsthaft abstreiten, dass es sich um Letzteres handelt.

Dass der Amtsnachfolger Peter Ramsauers, der laut Medienberichten seit Amtseinführung 20 Kilo leichtere Alexander Dobrindt, von der Maut oft um den Schlaf gebracht werden dürfte, stimmt einen dabei nicht wirklich mitleidig. In seinem Versuch, als damaliger CSU-Generalsekretär und Chefeinpeitscher Seehofers (u.a. nannte er Grünenpolitiker Volker Beck »Vorsitzenden der Pädophilen AG«) die AfD im Bundestagswahlkampf rechts zu überholen, hat er schlicht Geister gerufen, die er nicht mehr los wird. Neben dem Hirngespinnst der »Armutsmigration« war die »Ausländermaut« sein Wahlkampfschlager, welche es schlussendlich durch sanften Druck des bayerischen Ministerpräsidenten in den Koalitionsvertrag schaffte:

»Zur zusätzlichen Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes werden wir einen angemessenen Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW erheben (Vignette) mit der

Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute. Die Ausgestaltung wird EU-rechtskonform erfolgen. Ein entsprechendes Gesetz soll im Verlauf des Jahres 2014 verabschiedet werden.«

Klingt nach Quadratur des Kreises – ist es auch. Wie man es dreht und wendet, es können maximal zwei der hier formulierten Ansprüche (Europarechtskonformität, Nettoeinnahmen, keine Belastung für »deutsche« AutofahrerInnen) gleichzeitig erfüllt werden. Der von Dobrindt Ende Oktober den anderen Ministerien zugesandte – und eigentlich nicht für die Öffentlichkeit bestimmte – Entwurf kann sogar keiner der drei Anforderungen, die der Koalitionsvertrag an die inzwischen als Infrastrukturabgabe firmierende Pkw-Maut stellt, gerecht werden:

Europarechtskonformität

Bereits zu Beginn der Debatte um die Ausländermaut wurde, nicht zuletzt vom EU-Verkehrskommissar Siem Kallas, moniert, dass eine Kompensation der Mautkosten durch eine Verrechnung mit der Kfz-Steuer gegen das europäische Diskriminierungsverbot verstößt. Diese grundlegende Schwäche kann auch der Entwurf zur Pkw-Maut nicht beheben. Aber Dobrindt wäre nicht Dobrindt, wenn er nicht eine findige Lösung parat hätte: Da minus mal minus bekanntlich plus ergibt, wendet Dobrindt nun einfach die Arithmetik auf die Politik an und diskriminiert jetzt sowohl AusländerInnen, als auch die hiesige Bevölkerung: die AusländerInnen durch die finanzielle Besserstellung »deutscher« Pkw-HalterInnen (Kfz-Steuerabsenkung), letztere durch die Einführung einer Jahreszwangsvignette für alle HalterInnen in Deutschland zugelassener Pkw, weil sie im Gegensatz zu »AusländerInnen« keine Kurzzeitvignetten erwerben können. Ob die Gleichbehandlung bei der Diskriminierung die europarechtlichen Zweifel zerstreuen wird, darf getrost bezweifelt werden.

Die im Gesetzentwurf angegebene Begründung für diese Jahreszwangsmaut ist so schlicht wie angreifbar: da hierzulande 99% aller AutofahrerInnen das Bundesfernstraßennetz –nutzen, müssen alle zahlen. Das im Übrigen auch nur, weil auch die Abschnitte von Bundesstraßen, wie die Potsdamer Straße (B 1) und Frankfurter Allee (B1/B5) in Berlin ebenfalls einbezogen werden – obwohl der Bund dafür gar nicht zuständig ist sondern sie in der sog. Baulast der Kommunen stehen. Dafür sollen diese auch noch einen finanziellen Ausgleich erhalten – trotzdem soll das Gesetz im Bundesrat nicht zustimmungspflichtig sein. Also auch politisch versucht sich Dobrindt an der Quadratur des Kreises.

Nicht nur, dass damit ein Prozent völlig ohne Gegenleistung zur Kasse gebeten wird (ehrlicher Weise sollte Dobrindt sein Machwerk dann wenigstens »Infrastrukturbeitrag« nennen), leider muss nach EU-Vorgabe ein Mautsatz immer in Zusammenhang mit dem Umfang der Benutzung einer Infrastruktur stehen, was bei Dobrindts Jahreszwangsmaut nicht gegeben ist. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass die Klage eines/ einer Pkw-HalterIn, der/ die Autobahnen und Bundesstraßen nur drei Mal im Jahr nutzt, vor Gericht Erfolg haben wird.

Die Konstruktion einer Jahreszwangsvignette für alle, die ihr Auto in Deutschland zugelassen haben, entbehrt zumindest jedweder sachlicher Grundlage.

Nettoeinnahmen?

Der Grund ist vielmehr finanzieller Natur. Das ganze Mautgebäude steht und fällt mit der Jahreszwangsvignette für InländerInnen. Da für selbige eine vollständige Kompensation der Mautkosten nur durch eine direkte Verrechnung mit der Kfz-Steuer möglich ist (daher auch die Orientierung der Mautsätze an der Kfz-Steuerstruktur) und man von einer Kfz-Steuerreform niemanden ausnehmen kann, hätte die Möglichkeit des Kurzzeitvignettenbezugs für hiesige Kfz-HalterInnen fatale Konsequenzen: Selbst wenn sich lediglich für 10% der Bezug von Kurzzeitvignetten rechnete, weil z.B. jährlich nur die Hälfte an Kosten anfiel, würde der Fiskus jährlich mit 150 Mio. Euro belastet werden, da ihnen wie allen anderen der Geldwert einer Jahresvignette über die Kfz-Steuer erstattet würde. Zudem stiege der Verwaltungsaufwand immens.

Selbst für den Fall, dass Dobrindts Zwangsvignette Bestand hätte, wird die Pkw-Maut ein Minusgeschäft und verstößt demnach gegen die Bundeshaushaltsordnung. Der Verkehrsminister will mit der Pkw-Maut im Jahr 500 Mio. Euro netto erwirtschaften, d.h. selbst wenn man die von ihm unterstellten aber unrealistisch niedrigen Systemkosten in Höhe von knapp 200 Mio. zu Grunde legt, müssten alle 7 Millionen »AusländerInnen«, die jährlich das deutsche Autobahnnetz nutzen, 100 Euro bezahlen. Dies ist angesichts der Tatsache, dass eine Jahresvignette im Schnitt 74 Euro kosten soll, ein ambitioniertes Unterfangen.

Es ist ausgeschlossen, dass mit der Pkw-Maut Nettoeinnahmen erzielt werden können, denn die Liste der Risiken auf der Einnahmeseite ließe sich noch verlängern. Man denke z.B. den erwähnten Anteil, der den Kommunen aus den Maut-Einnahmen zustehen dürfte oder daran, dass viele Anrainerstaaten sich an der Strafverfolgung ihrer mautprellenden Staatsbürger nicht beteiligen werden, weil ihnen die Pkw-Maut ein Dorn im Auge ist. Kommt die Maut, droht ein haushalterisches Desaster.

Keine Belastung für »deutsche« Autofahrerinnen

Eine finanzielle Mehrbelastung für HalterInnen von in Deutschland zugelassenen Pkw kann für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Dazu hätte man eine automatische Anpassung der Kfz-Steuerätze bei einer Änderung der Mauttarife gesetzlich fixieren müssen. Dies ist per Definition ausgeschlossen, denn Dobrindt und Schäuble müssen vor der EU stets beteuern, dass Mauteinführung und Kfz-Steuerreform in keinem Zusammenhang stehen – die Diskriminierung ausländischer Pkw-HalterInnen wäre sonst zu offensichtlich.

Ein Scheitern an europarechtlichen Problemen – nach Einführung der Pkw-Maut – könnte plötzlich auch die deutschen AutofahrerInnen zu Mautzahlern machen.

Brüssel ist ja Schuld. Also auch an dieser Stelle gibt es viele Fragezeichen bezüglich des bajuwarischen Mautmurkses, welcher zu allem Überfluss das Kfz-Steuersystem gegen eine ökologische Strukturreform immunisiert, weil Pkw-Maut und Kfz-Steuer faktisch zwangsvereinigt werden und sich an den neuen Maut-Kfz-Steuer-Komplex sobald niemand politisch ran wagen wird.

Warum zieht niemand die Reißleine?

Diese Frage drängt sich seit Beginn der Ausländermaut-Debatte auf, denn es ist von Anfang klar, dass mit dieser Schnapsidee kein Geld zu machen ist und das Ganze eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für den Europäischen Gerichtshof wird. Dass die EU-Kommission sich nicht viel schärfer gegen die Ausländermaut positioniert hat, dürfte daran liegen, dass eine Pkw-Maut wunderbar ins Brüsseler Konzept passt, welches auf Nutzfinanzierung und im Endeffekt Privatisierung öffentlicher Infrastrukturen setzt. Auch dem Bundesfinanzminister ist an mehr Nutzerfinanzierung und Straßenbau via PPP gelegen, da der Haushalt kurzfristig zu Lasten zukünftiger Haushalte entlastet werden kann. Zudem hat neben der Bau- und Automobilindustrie, die naturgemäß die Bedingungen ihres Erwerbs (das Straßensystem) gesichert sehen wollen, in Zeiten niedriger Zinsen die Finanzindustrie den Straßenbau für sich entdeckt, d.h. die Koalition der Willigen pro Maut und Privatisierung ist stärker denn je.

Der gut organisierte politische Druck, eine Pkw-Maut einzuführen, ist also (seit längerem) groß. Dazu kommt freilich noch der im Wahlkampf angefachte Diskurs um die fiesen Ausländer – vor allem Österreicher, die die Straßen auf »unsere« Kosten verschleifen und bei denen »wir« Maut zahlen müssen (dabei Ausländer zahlen weit mehr an Energiesteuer beim Tanken, als sie den Autobahnen Wertverlust zufügen), welcher jetzt bedient werden muss. Also ganz »normale« Infrastruktur/Konjunkturpolitik im Angesicht der Austerität, die gerne mal mit einer als Gerechtigkeitsdiskurs getarnten Sündenbockdebatte unterfüttert wird.

Demgemäß werden Grundsatzdebatten im Keime erstickt, wie man sie z.B. im Rahmen einer öffentlichen Anhörung zum Antrag der LINKEN »Keine Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland« – in welchem jedweder Form privater Nutzerfinanzierung des Straßenbaus eine Absage erteilt wird – hätte führen können. Diese wurde jedoch von höchster Stelle, dem Kanzleramt, auf den St. Nimmerleinstag verschoben. Auch in den Medien geht es inzwischen nicht mehr um das Ob einer Maut, sondern nur noch um das Wie. Problematisch ist also nicht nur, dass der Verkehrsminister mit einem absurden Projekt sein Ministerium auf Trab hält bzw. vielmehr lahmlegt, sondern die Diskursverschiebung, die mit der Mautdebatte – die um die Frage kreist, woher das Geld für den Straßenbau herkommen soll – verbunden ist:

Durch den ganzen Finanzierungsdiskurs geraten die wesentlichen Fragen aus dem Blick. Straßenbau erscheint zunehmend als nicht hinterfragbare Konstante und die

Frage, ob Mobilität nicht auch umweltfreundlicher und sozial gerechter organisiert werden könnte – z.B. durch steuerfinanzierte Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs – erschiene im aktuellen medialen (Mainstream) Diskurs geradezu irre. Das ist das eigentlich Fatale.

Von daher bleibt DIE LINKE. klar bei ihrem Votum: Keine Pkw-Maut in Deutschland!

Rauf und runter bei der Lkw-Maut – ein Thema jagt das nächste

von Gerrit Schrammen

Zuerst wurden die Sätze für die Lkw-Maut deutlich gesenkt, weil das neue Wegekostengutachten die historisch niedrigeren Zinsen berücksichtigen musste. Da die Kapitalkosten (bislang) etwa die Hälfte der Mauthöhe begründeten, sinkt die Maut nun ab 1.1.2015 um etwa 1/3. Die Gutachter waren eigentlich schon im Sommer 2013 fertig waren – das alte Gutachten galt auch nur bis einschließlich 2012. Wegen der zu niedrigen Kosten musste das Verkehrsministerium aber noch mal nachrechnen und verschiedenste Möglichkeiten suchen, die Kosten in die Höhe zu treiben. Außerdem wollte man wohl nicht mit der Mautsenkung in die Bundestagswahl gehen. Es fand sich aber wohl kein Ausweg und das Gutachten wurde im April 2014 veröffentlicht. Da die neuen Berechnungen bereits ab 2014 gelten und angewendet müssen, wird es von 2015 bis 2017 einen Abschlag zur Kompensation der 2014 zu viel bezahlten Maut geben – durch die Vorlage erst 2014 hat man sich immerhin die Kompensation für das Jahr 2013 gespart, meint das Ministerium, denn vielleicht klagt ja jemand gegen die zu hohe Maut 2013. Immerhin wird nun erstmalig in Europa mit der Anlastung externer Kosten begonnen – auch wenn dies nichts mit besserer Umweltpolitik zu tun hat, sondern ausschließlich daran liegt, dass man alle Einnahmequellen nutzen will. Dies beschränkt sich allerdings auf die Kosten der Luftverschmutzung, und die dürfen auch nur zu einem Viertel der im Wegekostengutachten errechneten Kosten angelastet werden, weil in der EU-Wegekostenrichtlinie – von mir immer als Mauthöhenbegrenzungsrichtlinie bezeichnet (damit die Ösis nicht auf die Idee kommen, die etwa drei Mal höhere Schweizer Maut einzuführen) – hier klare Grenzen gezogen wurden. Die Kosten des Lärms hingegen können noch nicht angelastet werden, weil dies nicht pauschal, sondern nur an den betroffenen Abschnitten erfolgen kann. Da das Ministerium hier aber jahrelang nichts unternommen hat, ist aufgrund ausstehender (umfangreicher) Untersuchungen auf absehbare Zeit hier keine Besserung in Sicht. Wir regen die Nutzung der Umgebungslärmkartierung an.

Nur eine Woche später wurde das Gesetz zur Einführung des europäischen, elektronischen Mautdienstes (EEMD) beschlossen, wodurch – ziemlich verspätet – EU-Recht umgesetzt wird. Das Anliegen ist im Prinzip sinnvoll, soll es doch den Spediteuren ermöglichen, mit einem einheitlichen Gerät in allen Ländern die Maut

entrichten zu können und nicht mehr für jedes Land ein anderes System vorhalten zu müssen; zwischen Deutschland und Österreich wird das bereits seit 2011 praktiziert. Spannend wird es aber, wenn sich diese Europäischen Anbieter tatsächlich durchsetzen sollten – in Deutschland hat sich die Firma AGES bereits registrieren lassen – weil dann nämlich die Frage aufs Tapet kommt, ob diesen nicht einen Anspruch auf die bisher exklusiv Toll Collect zustehende Vergütung von über 500 Mio. € jährlich für die Erhebung der Lkw-Maut erwächst. Außerdem kann Toll Collect selber europaweiter Anbieter werden.

Am 5.11. wurde das nächste Mautgesetz vom Kabinett beschlossen, womit die Lkw-Maut nach der ersten Ausweitung auf ca. 1.000 km 4-Streifige Bundesstraßen ab 1.7.2015 auf weiteren 1.100 km, ebenfalls 4-streifigen Bundesstraßen erhoben werden soll (zur Erinnerung: damals hatten die alten On-Bord-Units nicht mehr Speicherplatz, um alle gut 2.000 km zu erfassen) und ab 1.10. soll die Ausweitung auf Lkw ab 7,5 bis 11,99 Tonnen zul. Gesamtgewichts erfolgen. Dafür werden die zum 1.1.2015 die gerade gesenkten Mautsätze schon wieder verändert, in dem nicht mehr zwischen den Achsklassen kleiner 4 und größer/gleich 4 unterschieden wird, sondern nach 2, 3, 4 und 5 Achsen. Da 4-Achser ab Oktober weniger zahlen müssten als bisher, weisen die Verbände darauf hin, dass sich der Umbau der Lkw-Flotten alleine aus der Differenz zwischen der Maut für 4- und 5-Achsern refinanzieren ließe. Außerdem ist die schadstoffabhängige Komponente für alle Lkw, also vom 7,5 Tonne bis zum Gigaliner – identisch. Diese Bedenken teilt das Ministerium jedoch nicht, wie wir auf Nachfrage erfahren haben. Die Parlamentarische Beratung hat noch nicht begonnen.

Richtig spannend wurde es Mitte November, als das Ministerium am 14.11. endlich offiziell bekannt machte, was seit spätestens Mitte September die Spatzen von den Dächern piffen, nämlich dass sich das Bundesverkehrsministerium entschieden hat, den Betreibervertrag mit Toll Collect um die maximal zulässigen drei Jahre bis Ende August 2018 zu verlängern. Dumm nur, dass noch am 12.11. Herbert Behrens im Plenum des Bundestages die Antwort bekam, das Ministerium prüfe noch alle Optionen. Dabei gab es mit Datum vom 5.11. bereits einen Antrag für den Bundeshaushalt nur für die Option Vertragsverlängerung – und ohne Sperrvermerk. Dieser wurde übrigens in der Nacht vom 12. auf den 13.11. vom Haushaltsausschuss in der Bereinigungssitzung beschlossen. Die Entscheidung war also schon lange gefallen, schließlich waren die Verhandlungen über die Vertragsverlängerungen auch schon am 15.9. beendet. Das an der Nase herumführen wird ein parlamentarisches Nachspiel haben.

Entscheidend für die Vertragsverlängerung war wohl die Haftungsfrage und die damit verbundene Einnahmesicherheit für den Bund. Denn es bleibt dabei, dass Toll Collect für Einnahmeausfälle – allerdings nur für die Maut auf Autobahnen – haftet. Die im vorigen Absatz geschilderte Ausweitung wurde gleich mit geregelt, was den Parlamentariern etwas aufstößt, schließlich ist das

Gesetz noch gar nicht in Kraft. Unklar ist, ob die Ausweitung auf Lkw bereits ab 3,5 Tonnen und Fernbusse, die in dem jüngsten Mautgesetz immerhin als Prüfaufträge genannt sind, ebenfalls schon vorverhandelt sind und ob sie als Ergänzungsverträge mit Toll Collect vor Ablauf des neuen Vertrages eingeführt werden könnten, oder ob dafür eine Ausschreibung nötig wäre.

Des Weiteren deuten Presseberichte darauf hin, dass das BMVI Toll Collect in den Vertragsverhandlungen sehr weit entgegen gekommen ist. So will der Bund auf detaillierte Kostennachweise verzichten, so dass neue Regressansprüche kaum noch durchsetzbar wären. Das bestritt der Minister in der von uns beantragten Sondersitzung zur Vertragsverlängerung am 25.11. allerdings. Dafür gibt es neue Hinweise, dass das Ziehen der sog. Call Option, also die Übernahme durch den Bund, die weiterhin möglich sein soll, erschwert bzw. für den Bund teuer werden würde. Denn nach dem alten Vertrag wäre das komplette System mit allen Patenten an den Bund gefallen. Die Patente sollen nun dauerhaft bei Toll Collect bzw. den Eignern verbleiben. Wer welche Patente hat, weiß der Bund nicht ein Mal – oder wusste es zumindest nicht – denn auch dies will der Bund im Zuge des Schiedsverfahrens gegen Toll Collect erfahren.

Vor allem aber gibt es die berechtigte Sorge, dass die Vertragsverlängerung die im Koalitionsvertrag verankerte und von einem breiten parlamentarischen Konsens getragene Absicht, die Lkw-Maut 2018 auf alle Bundesstraßen, also alle 40.000 km, auszuweiten, nicht fristgerecht umgesetzt werden kann, weil auf Grund eines mit der Verlängerung verbundenen Verstoßes gegen das Vergaberecht voraussichtlich Klagen von Konkurrenten zu erwarten sind. Denn den Auftrag für die Vorbereitung der Erfassung will das Ministerium freihändig an Toll Collect vergeben. Nur der spätere Betrieb soll bzw. muss dann ausgeschrieben werden. Weil Toll Collect aber nun einen Vertrag bis Ende August 2018 hat, kann die Erhebung auf den Bundesstraßen aus rechtlichen Gründen nicht zum 1.7., sondern eben erst nach Ablauf des Betreibervertrages mit Toll Collect zum 1.9.2018 erfolgen. Toll Collect und dessen Konsorten Telekom und Daimler würden somit die beste Ausgangsposition für den Gewinn des Vertrages für die Mauteintreibung ab Sommer 2018 erhalten, ändert nichts an der Bevorzugung Toll Collects durch den Bund. Dass den anderen Interessenten »umfassende Einsichtsrechte« gewährt werden sollen. Die sind entsprechend geladen, halten sich mit öffentlichen Äußerungen aber (noch) zurück.

Durch die Verlängerung des Vertrages hat man auch ein Druckmittel aus der Hand gegeben, womit die Chance auf eine baldige Beendigung des Schiedsverfahrens vertan wurde, bei dem der Bund von den Toll Collect – Eignern immerhin schlappe 5 Mrd. € fordert. Sogar die CDU wies in der Sondersitzung darauf hin, dass es da bald das 10-jährige Jubiläum zu »feiern« gibt. Den Bund haben die beiden Schiedsverfahren (im zweiten klagt Toll Collect dagegen, dass der Bund ihm die Vergütung gekürzt hat) insgesamt bereits 127 Mio. € gekostet. Die Anwälte verdienen sich also eine goldene Nase.

Zudem ist nach einem Schiedsspruch noch lange nicht Schluss, denn danach (aber nicht vorher!) können die Beteiligten noch vor ein ordentliches Gericht ziehen. Dieses Beispiel sollte allen, die Schiedsgerichte in Freihandelsverträgen super finden, immer vorgehalten werden.

Fazit:

Mit der Vertragsverlängerung mit Toll Collect wird eine wesentliche Säule nachhaltiger Infrastrukturfinanzierung – nämlich die LKW-Maut auf allen Bundesstraßen – aufs Spiel gesetzt. Während die zusätzlichen Einnahmen aus der Anlastung der Schadstoffemissionen, der Ausweitung auf 7,5 Tonne und weitere 1.100 km Bundesstraßen nicht ein Mal die Mindereinnahmen aus dem neuen Wegekostengutachten abdecken – die jährlichen Einnahmen betragen 2015 weniger als 4,4 Mrd. Euro – es waren schon ein Mal 4,6 Mrd. €! – würde die Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen weitere (Wegekostengutachten für 2017) 2,7 Milliarden Euro in die Kassen spülen (wobei man die Erhebungskosten abziehen muss). Hier spielt also die Musik, der Rest – inklusive der Ausländer-Maut – ist Kleinkram. Deswegen woll(t)en wir – und haben dies in einem Antrag auch in der Haushaltsdebatte am 28.11. gefordert – das Ziehen der Call Option im jetzigen Vertrag. Nur so ist die Ausweitung auf alle Bundesstraßen rechtlich nicht gefährdet – und die Toll Collect zugestanden Rendite könnte der Bund einstreichen. Wie sagte Minister Dobrindt zur Call Option? Manche bezeichnen das auch als Verstaatlichung. Wir haben damit kein Problem.

Der umfangreiche Fragenkatalog, den wir dem Ministerium für die Sondersitzung vorgelegt hatten, wurde fast komplett nicht beantwortet. Wir bleiben am Ball und nerven mit weiteren Fragen zu all den hier aufgeworfenen Bedenken. Von daher gibt dieser Artikel nur den momentanen Sachstand wieder, der sich Anfang 2015 vermutlich schon wieder anders darstellen wird.

Die Autokanzlerin: Stets offene Türen und Parteikassen sowie vehement im Einsatz für die Autoindustrie

von Dominik Fette

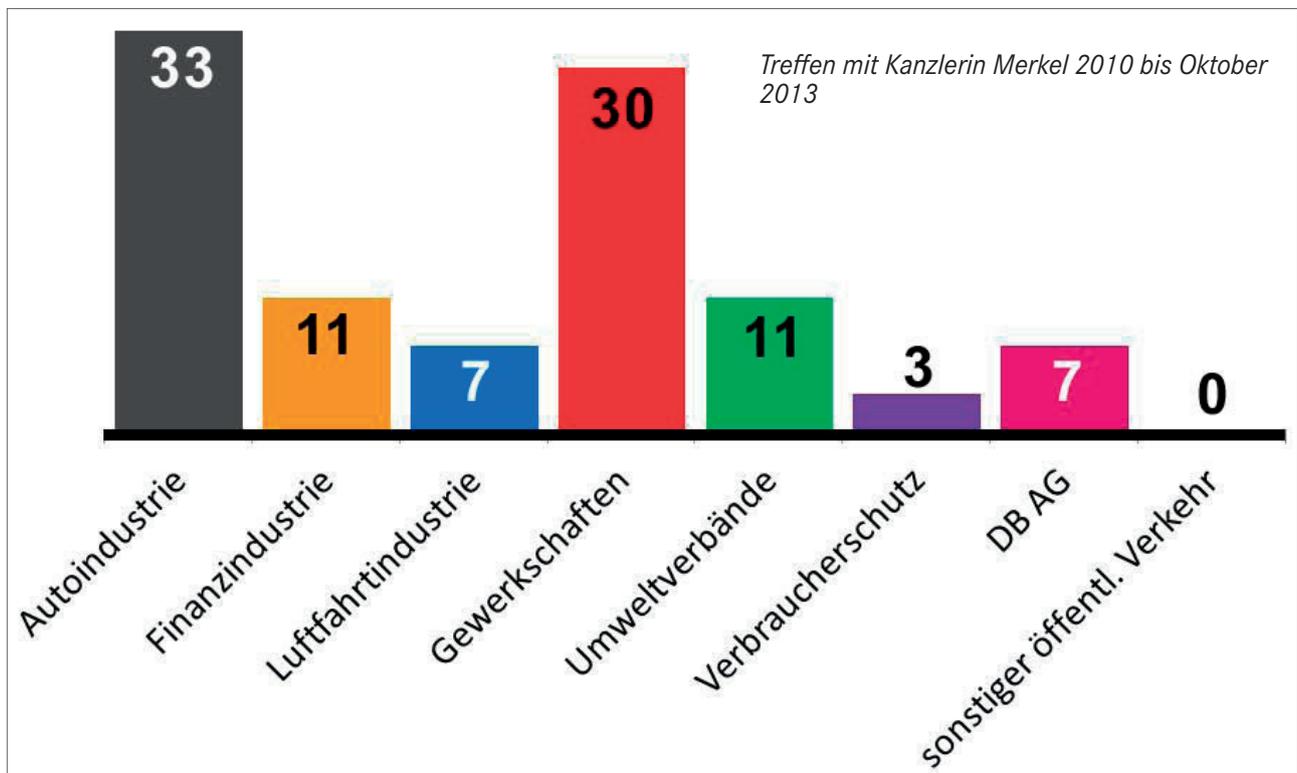
Im Herbst 2013 fragten wir die Bundesregierung in einer Kleinen Anfrage sowie weiteren schriftlichen Fragen zu den »Beziehungen der Automobil-, Luftfahrt- und Bauindustrie zur Bundesregierung«. Die Antworten zeigten, welchen privilegierten Zugang die Autoindustrie zur Macht hat – das Medienecho war groß. Auch wenn dies nun schon einige Zeit her ist, drucken wir hier eine Auswertung der Antworten und kündigen gleichzeitig an, dass wir zur Ein-Jahres-Bilanz der neuen Bundesregierung ihr wieder diese Fragen stellen werden.

che Beziehungen in dieser Legislaturperiode zwischen der Bundesregierung und den genannten Wirtschaftsbe- reichen bestanden haben bzw. fortbestehen.« (aus der Vorbemerkung der Fragesteller zur Kleinen Anfrage).

Dauerhafter und direkter Draht zur Macht

Die Auswertung der Antworten zeigte: Die Autoindustrie hatte in dieser Legislatur einen dauerhaften und direkten Draht zur Regierungsspitze. Allein 33 Mal trafen sich Spitzenleute mit der Kanzlerin, acht Mal mit Kanzler- amtsminister Pofalla und sieben Mal mit Staatsminister von Klaeden – zusammen ist das öfter als ein Mal im Monat. Bei den anderen Ministerien und von Seiten der Luftfahrt- und Bauindustrie ist es nicht anders.

Wir fragten nach, wie es bei den Vertretern von Ge-



»Viele Vorgänge in der Verkehrspolitik werfen die Frage nach dem Einfluss der Automobil-, Luftfahrt- und Bauindustrie auf die Politik auf. Dies reicht vom Autobahn- ausbau als PPP über die Verhinderung einer Einigung zur stärkeren Senkung des CO₂-Wertes für die Fahrzeug- flotte auf EU-Ebene und die massive Weiterverfolgung des Baus von Stuttgart 21 entgegen jeder verkehrlicher, technischer und finanzieller Vernunft bis hin zur umfang- reichen Subventionierung des Luftverkehrs. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig der Frage nachzugehen, wel-

werkschaften, Betriebsräten, Umwelt- und Verkehrsver- bänden und anderen Organisationen aussah: Immerhin gab es ein Treffen mit Betriebsräten der Autoindustrie und 30 Treffen mit Gewerkschaften und dem Beam- tenbund. Damit haben die Vertreter von über 7,4 Mio. Mitgliedern, den Beschäftigten aus allen großen Bran- chen dieses Landes, im Kanzleramt weniger zu melden als Daimler, BMW & Co. Die Umweltverbände wurden immerhin elf Mal geladen – obwohl auch ihre Anliegen größere Bedeutung für die Zukunft haben und von mehr Menschen geteilt werden.

¹ Antwort auf die Kleine Anfrage »Beziehungen der Automobil-, Luft- fahrt- und Bauindustrie zur Bundesregierung« (Drs. 17/14698) Antwort auf die schriftliche Frage zu weiteren Treffen der Auto-, Luftfahrt- und Bauindustrie bis zum Ende der Legislatur <http://www.nachhaltig-links.de/index.php/strasse-individualverkehr/autoindustrie/1426-autolobby> Antwort auf die schriftliche Frage zu Treffen weitere Akteure im Kanzler- amt unter <http://www.nachhaltig-links.de/index.php/strasse-individual- verkehr/autoindustrie/1440-treffen-kanzlerin>.

Der öffentliche Verkehr war im Kanzleramt nur durch die Deutsche Bahn AG vertreten (7 Treffen mit der Kanzlerin), andere Unternehmen und Verbände, die sich für mehr als den Autoverkehr einsetzen (ADAC – 3 Mal bei der Kanzlerin) wie VCD, ADFC, und Fahrgastverbän- de trafen sich kein einziges Mal im Kanzleramt.

Die Kanzlerin hat die Richtlinienkompetenz in der Regierung und muss daher vor allem das große Ganze im Blick haben, die strukturellen Probleme angehen und langfristige Lösungsstrategien entwickeln. Von den Autokonzernen ist dazu kein substanzieller Beitrag zu erwarten, ihre Interessen, die vor allem auf Status Quo gerichtet sind, sind im Wirtschaftsministerium gut aufgehoben.

Arbeitsplätze? Großspenden!

Nun könnte man argumentieren, dass die Autoindustrie ja der wichtigste Industriezweig in Deutschland wäre und dass es doch gut wäre, wenn sich die Politik um die Arbeitsplätze dort bemühe. Allerdings ist dieser Kuschelkurs wohl eher die Gegenleistung für großzügige Parteispenden von Daimler, BMW & Co: In den Jahren 2010 bis 2013 bekamen Union und FDP Großspenden in Höhe von 5,5 Mio. Euro von Daimler, BMW, den BMW-Anteilseignern und den von der Autoindustrie dominierten Verbänden der Metall- und Elektroindustrie aus Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen (siehe die Tabelle auf S. #). Die Bundesregierung bedankte sich in Form von Fördergeldern in dreistelliger Millionenhöhe² an die Autokonzerne und einer Politik, die dem Autoverkehr auf allen Ebenen Vorrang einräumt und die Autoindustrie wo es geht unterstützt.

Vertreter der Autoindustrie trafen von 2010 bis Oktober 2013 48 Mal im Kanzleramt mit Kanzlerin, Kanzleramtsminister oder Staatsminister zusammen. Gut Zweidrittel dieser Treffen nahm die Kanzlerin persönlich wahr. Allein in der ersten Jahreshälfte 2013 waren es 10 Treffen im Kanzleramt (davon 7 mit Merkel) – bevor die Bundesregierung dann den EU-Abgaskompromiss für strengere CO₂-Grenzwerte für Pkw platzen ließ – der vor allem für Konzerne wie Daimler und BMW problematisch geworden wäre.³ Am 9.10. 2013 spendeten die BMW-Anteilseigner Johanna Quandt und ihre Kinder Stefan Quandt und Susanne Klatten der CDU zusammen 690.000 Euro, bevor die Bundesregierung bei den neuen EU-Verhandlungen zu den CO₂-Grenzwerten durchsetzte, dass die EU-Pläne in entscheidenden Punkten abgeschwächt wurden.

Die Causa Klaeden

Der Staatsminister im Kanzleramt Eckart von Klaeden hatte bereits im Mai 2013 angekündigt, nach der Bundestagswahl als Cheflobbyist zu Daimler wechseln zu wollen, am 1. November wurde er tatsächlich dort Cheflobbyist. Nachdem sein MdB-Mandat im Oktober ausgelaufen war und seine Immunität endete, eröffnete die Berliner Staatsanwaltschaft gegen von Klaeden ein Verfahren wegen möglicher Vorteilsannahme im Amt. Hinweise verdichteten sich, dass von Klaeden u.a. in

den Verkauf der letzten EADS-Anteile von Daimler und einem Konsortium an die staatliche KfW-Bankgruppe beteiligt war – es flossen 1,6 Milliarden Euro.

Von Klaeden traf sich einige Male mit Vertretern von Daimler – unter anderem mit seinem Vorgänger bei Daimler Martin Jäger. Zudem standen fünf Mal EADS-Vertreter in seinem Terminkalender – und wie später herauskam, auch mehr als 20 Treffen mit dem Goldman Sachs-Banker Christoph Brand. Die Bank wickelte den EADS-Anteilsverkauf mit ab.

Seitenwechsler: Kein Einzelfall⁴

Ähnlich viel Aufsehen machte Ronald Pofalla: Nach der Bundestagswahl 2013 gab Kanzleramtsminister bekannt, dass er seine politischen Ämter aus familiären Gründen aufgeben werde. Anfang 2014 wurde dann berichtet, er würde in den Vorstand der Deutschen Bahn AG wechseln. Der öffentliche Protest führte dazu, dass er nun offiziell erst zum 1.1. 2015 bei der Bahn anfängt und zunächst auch »nur« als »Generalbevollmächtigter für politische und internationale Beziehungen«. Vermutlich 2017 soll er dann in den Vorstand der Bahn aufrücken. Kommentieren lässt sich dies gut mit den Worten, die Pofalla selbst gewählt hat, als er den Job von Gerhard Schröder bei Nordstream/Gazprom, für deren Bauvorhaben Schröder sich während seiner Kanzlerzeit stark gemacht hat, kritisierte: »Jetzt kommen wir an einer rechtlichen Regelung wohl nicht vorbei: Es ist offensichtlich eine Illusion zu glauben, dass der Appell an politischen Anstand alleine ausreicht, um solche Fälle zu verhindern. Ich könnte mir eine Art Selbstverpflichtung von Regierungsmitgliedern vorstellen, für die Zeit nach Ausscheiden aus dem Amt sich geschäftliche Rücksicht aufzuerlegen. Auch Karenzzeiten halte ich für vorstellbar.«

Der damalige Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung Dirk Niebel (FDP) war als Mitglied im Bundessicherheitsrat an Entscheidungen über Waffenexporte beteiligt. Im Januar 2015 bezieht er seinen Schreibtisch als Cheflobbyist beim Rüstungskonzern Rheinmetall. Daniel Bahr (FDP) setzt sich als Gesundheitsminister stark für die private Versicherungswirtschaft ein, unter anderem initiierte er die Einführung der staatlich geförderten Pflegezusatzversicherung (»Pflege-Bahr«). Seit November 2011 arbeitet Bahr nun für die Allianz. Schon im September begann dort Birgit Grundmann (FDP) ihren Job als Cheflobbyistin, und kann dort ihre Kontakte und Erfahrungen aus ihrem vorherigen Job als Staatssekretärin im Bundesjustizministerium mitbringen. Dagegen ist es schon fast eine Lapalie, dass auch Jan Mücke (FDP), bis Oktober 2013 Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Juli 2014 Geschäftsführer des Deutschen Zigarettenverbandes (DZV) wurde.

² Zu den Fördergeldern an die Autoindustrie siehe die Antwort auf die Kleine Anfrage der Linksfraction »Steuervermeidung und Subventionen von Automobilkonzernen« (Drs. 17/14586).

³ Im September berichtete die ZEIT ausführlich über den Einfluss der Autoindustrie insbesondere auf die Klimaverhandlungen: »Gift für das Klima. Wie die deutsche Autoindustrie die Bundesregierung zu ihrem wichtigsten Verbündeten gemacht hat. Ein Kunststück des Lobbyismus.« (<http://www.zeit.de/2013/37/autoindustrie-bundesregierung-lobbyismus>).

⁴ Eine gute Übersicht der Seitenwechsler findet sich in der Lobbypedia (www.lobbypedia.de) der lobbykritische Organisation LobbyControl.

Schluss mit dem großen Einfluss von Partikularinteressen!

Großspenden, privilegierter Zugang zur Macht, Politik zugunsten von Konzernen und Wechsel aus der Wirtschaft in einen gut bezahlten Lobby-Job: Was 2013 zwischen Autoindustrie und Bundesregierung bzw. den Koalitionsparteien gelaufen ist kein Einzelfall und verdeutlicht, dass es dringend strengerer Regeln bedarf, um Demokratie und Gemeinwohl vor mächtigen, weil zahlungskräftigen Partikularinteressen zu schützen.

Unternehmensspenden müssen verboten werden: Wer als Firmenchef solche Spenden anweist, der erwartet eine Gegenleistung – sonst veruntreut er ja das Geld des Unternehmens. Dies aber ist aber eine indirekte Form der Korruption. Eine Art nachgelagerter Korruption ist es zudem, wenn man sich im Amt für die Interessen von Unternehmen einsetzt und später ein gut bezahltes Jobangebot vom Unternehmen annimmt. Daher wird dringend eine Regelung zu Karenzzeiten benötigt.

Autoindustrie ist der größte Parteienfinanzierer – vor der Finanzwirtschaft

Aufgeführt sind hier nur die Großspenden ab einer Höhe von 50.000€, die sofort auf einer Seite des Bundestages veröffentlicht werden müssen.⁵ Spenden zwischen 10.000 und 50.000€ werden in den Rechenschaftsberichten veröffentlicht, die bis jetzt nur bis 2012 vorliegen und recht aufwendig auszuwerten sind. Spenden unter 10.000€ müssen gar nicht veröffentlicht werden. Außerdem gibt es keine Rechenschaftspflicht beim Parteinensponsoring: Wenn VW beim CDU-Parteitag ein Auto ausstellt oder auch nur Prospekte auslegt, werden dafür mitunter völlig überhöhte Standgebühren bezahlt, die aber nicht offen gelegt werden – eine Form der versteckten Parteispende.

Der drastische Großspendenrückgang 2014 ist möglicherweise auf die öffentliche Kritik zurückzuführen, die es wiederholt 2013 an Unternehmensspenden gab. Allerdings kann dies bedeuten, dass die Unternehmen inzwischen verstärkt gestückelt spenden (unter 50.000 €) und/oder verteilt auf Tochterunternehmen oder sogar versteckt als persönliche Spenden von Vorständen und Anteilseignern bzw. von deren Familienangehörigen. Solche Fälle sind vereinzelt aufgedeckt worden. Auch das Parteinensponsoring ist nach wie vor völlig unkontrolliert.

DIE LINKE nimmt generell keine Spenden von Unternehmen entgegen.

⁵ <http://www.bundestag.de/bundestag/parteienfinanzierung/fundstellen50000>

Großspenden der Automobilkonzerne und Anteilseigner sowie Länderverbände der Metall- und Elektroindustrie

	CDU/CSU	FDP	SPD	Grüne
2010	1.091.954	195.886	290.033	0
Daimler	150.000		150.000	
BMW ¹	281.954	55.886	140.033	
Verband BaWü ²	200.000			
Verband BY ³	300.000	80.000		
Verband NRW ⁴	160.000	60.000		
2011	828.460	220.129	305.338	60.000
Daimler	150.000		150.000	
BMW ¹	198.460	65.129	95.338	
Verband BaWü ²	100.000	75.000	60.000	60.000
Verband BY ³	320.000	80.000		
Verband NRW ⁴	60.000			
2012	818.548	139.024	259.472	60.000
Daimler	150.000		150.000	
BMW ¹	198.548	59.024	109.472	
Verband BaWü ²	90.000			60.000
Verband BY ³	320.000	80.000		
Verband NRW ⁴	60.000			
2013	1.708.817	569.081	262.376	60.000
Familie Quandt ⁵ (BMW)	690.000	210.000		
Daimler	100.000		100.000	
BMW ¹	143.817	69.081	107.376	
Verband BaWü ²	150.000	80.000	55.000	60.000
Verband BY ³	565.000	150.000		
Verband NRW ⁴	60.000	60.000		
Summen 2010– 2013:	4.447.779	1.124.120	1.117.219	180.000
	5.571.899			
2014 bis Ende Nov.	298.371		100.000	
Daimler	100.000		100.000	
BMW ¹	143.371			
Verband NRW ⁴	55.000			

¹ Spenden von BMW als kostenlose Leasingverträge, daher (hier gerundete) krumme Beträge

² Südwestmetall, Verband der Metall- und Elektroindustrie Baden-Württemberg e.V.

³ Verband der Bayerischen Metall- und Elektroindustrie e.V. (VBM)

⁴ Verband der Metall- und Elektroindustrie Nordrhein-Westfalen e.V.

⁵ Johanna Quandt und ihre Kinder Stefan Quandt und Susanne Klatten halten zusammen 46,7 Prozent der Anteile von BMW

GASTBEITRAG

Abkehr vom Wachstumsmantra

Seit etwa 15 Jahren gehen weltweit Menschen auf die Straße und engagieren sich für einen freiwilligen, gerechten und nachhaltigen Schrumpfungsprozess. Neben dem organisierten Widerstand gegen allerlei unsinnige Großinvestitionen stehen unzählige Initiativen und Nischenprojekte mit Tauschbörsen, Gemeingütern, Reparaturwerkstätten, lokaler Lebensmittelproduktion usw. Inzwischen ist eine Reihe neuer Gruppierungen entstanden. Wissenschaftler*innen und Aktivist*innen, viele junge Menschen (Studierende vor allem) haben sich über Wachstumskritik politisiert. Ich sehe starke Parallelen zur globalisierungskritischen Bewegung.

„Degrowth“ stellt nicht nur das Bruttoinlandsprodukt als zentralen Politikmaßstab in Frage, sondern sucht Wege zum radikalen Wandel unseres Wirtschaftssystems – für menschliche Kooperation, neue demokratische Institutionen für gerechtere Verteilung der Ressourcen und intakte Ökosysteme. Die Logik von (Welt-)Marktkonkurrenz und Kapitalverwertung soll der Orientierung am menschlichen Wohlergehen weichen; in den hochindustrialisierten Ländern müssen Produktion und Konsum verringert werden, um ökologische Bedingungen und Gleichheit auf dem Planeten zu fördern.

Wachstumskritik ist weit in die Institutionen der Vereinten Nationen und der OECD vorgedrungen, und der hochkarätig besetzte, interdisziplinäre Wissenschaftliche Beirat für globale Umweltfragen (WBGU), der seit 1998 die Bundesregierung berät, hat in seiner Studie „Gesellschaftsvertrag für eine große Transformation“ vor drei Jahren neben energiepolitischen Reformen sehr dezidiert eine erweiterte Demokratisierung, den gestaltenden Staat und eine internationale Kooperationsrevolution verlangt.

Nichts davon schlägt sich im herrschenden Politikbetrieb nieder. Nicht einmal die Schrumpfung der Finanzmärkte, die spätestens mit der Banken- und Weltwirtschaftskrise 2008/2009 auf der Tagesordnung steht, ist Thema und Ziel. Im Gegenteil: Die Banken und Versicherungen schwimmen im Geld. Deshalb will Wirtschaftsminister Gabriel nun Verkehrsinfrastruktur von Privaten finanzieren lassen

Der „Weniger ist mehr“-Appell darf sich nicht nur an Verbraucher richten. Vor allem die Politik muss umdenken.

Von Sabine Leidig



und so „en passant“ einen neuen Markt mit veritablen Gewinnmöglichkeiten schaffen. Das mag weniger Schaden anrichten, als die massenhafte Enteignung, bzw. privatkapitalistische Aneignung von Grund und Boden („Landgrabbing“) – ein Wachstumsmarkt, der Abermillionen kleinbäuerlicher Existenzen vernichtet. Aber ein solches Straßenbaukonsortium betoniert nicht nur die Verkehrsverhältnisse und baut weiterem Verkehrswachstum voraus, sondern zwingt der Allgemeinheit einmal mehr die Bedingungen der Kapitalverwertung auf.

Notwendig sind aber politische Weichenstellungen, um Verkehr zu reduzieren: Mobilität für alle – mit kurzen Wegen, Bus und Bahn, fuß- und fahrradfreundlichen Städten und regionale Versorgungsstrukturen, die Gütertransporte vermeiden. Man könnte sofort die LKW-Maut deutlich erhöhen und endlich die Subventionen für Flugverkehr streichen (10 Milliarden Euro jährlich). Rhein-Main könnte zur Transformationsregion werden und die Zahl der Flüge bis 2024 halbieren, anstatt mit London-Heathrow zu wetteifern, wer „den Größten“ hat.

Warum wird nicht ein sozialökologischer Umbaufond (zum Beispiel aus Klimaschutzabgaben auf Kapital und Vermögen) geschaffen, der – unter Beteiligung von Beschäftigten aus schrumpfenden Bereichen, von Bürgerinitiativen und Kommunen – für Übergänge und Alternativen

eingesetzt werden kann? Das wären politische Anti-Wachstumsimpulse, die „Degrowth“-Perspektiven aus den Nischen und Debatten in die Lebenswelten und Alltagskulturen unserer Gesellschaft transportieren.

Dagegen ist das gut gemeinte „weniger ist mehr“, sind die Appelle an „den Verbraucher“, weniger zu konsumieren oder mehr vom Richtigen zu kaufen, die Ratschläge, sich mit mehr Zeit auf das Wesentliche im Leben zu besinnen, zu teilen oder die Umwelt zu schonen, nicht massenwirksam. Aus dem Mund von Regierenden wirken sie zynisch, so lange deren Politik und Gesetze, die Strukturen und Institutionen auf gegenteilige Ziele ausgerichtet sind.

Mit den neuen Freihandelsabkommen Ceta und TTIP beispielsweise sollen die Weltmarktbedingungen der Konzerne verbessert und Wachstum bewirkt werden – wofür sogar der gravierende Verlust demokratischer Steuerungsmöglichkeiten in Kauf genommen wird. Daimler, BMW, General Motors und VW sollen mehr Autos verkaufen und künftige wird es die Bürger*innen teuer zu stehen kommen, wenn Abgasnormen verschärft oder Tempolimits eingeführt werden – weil Entschädigungszahlungen für entgangene Gewinne beansprucht werden.

Wenn das Einschwenken auf einen sozialökologischen, demokratischen Postwachstumspfad gelingen soll, dann darf das „gute“, ökologische und solidarische Leben nicht als Privatangelegenheit begriffen werden, sondern als gesellschaftspolitische Aufgabe und politischer Prozess. Und es ist notwendig, dass sich auch in den Parteien und Parlamenten Akteure formieren, die für eine solche grundlegende Abkehr vom herrschenden Wachstumsmantra stehen. Damit entstünde eine echte politische Alternative, die mehr ist als ein Regierungswechsel im bestehenden System.

Sabine Leidig, Bundestagsabgeordnete der Linken, war Mitglied der Enquête-Kommission „Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität...“ des Deutschen Bundestages und ist an der 4. Internationalen „Degrowth“-Konferenz beteiligt, die heute in Leipzig beginnt.

F. Schifffahrt

Schleichende Privatisierung der Wasserstraßen verhindert Verkehrswende

von Freek Blauwhof

2010 hat sich die schwarz-gelbe Bundesregierung auf eine radikale Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), die für die hoheitliche Verwaltung des deutschen Binnenwasserstraßennetzes sowie die Sicherheit und Regelung des Schiffsverkehrs zuständig ist, geeinigt. Bundesverkehrsminister Ramsauer hatte sich neben einer Zentralisierung der 39 Wasser- und Schifffahrtsämter in eine neue Generaldirektion Wasser- und Schifffahrt (GDWS) mit Hauptsitz in Bonn auch die Streichung tausender Stellen sowie Privatisierung vieler Teilaufgaben der Wasser- und Schifffahrtsämter

der Tarifaueinandersetzung 2013 nahm das Bundesverkehrsministerium in ihrem 6. Bericht zur WSV-Reform von August 2014 die noch nicht umgesetzte Kürzungs- und Privatisierungsmaßnahmen zurück. Dieser Bericht ist das Ergebnis einer Vereinbarung zwischen der Gewerkschaft ver.di und dem Bundesverkehrsministerium. Dementsprechend enthält er viele beruhigende Absichten, aber wirklich verbindliche Aussagen bleiben aus.

Auch die GroKo hat dementsprechend eine neue Sprachregelung vereinbart und fordert nun, dass die geplante Einrichtung von 18 neuen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern mit dem Ziel der regionalen Entscheidungskompetenzen gemeinsam mit den Beschäftigten zügig umgesetzt wird. Zur Deckung



(WSV) durch Fremdvergabezwang vorgenommen. Die WSV sollte von einer Durchführungs- in eine Gewährleistungsverwaltung umgebaut werden. Im ersten Bericht des Bundesverkehrsministeriums zum Reformvorhaben von Januar 2011 wurde festgelegt, dass die verfügbaren Ressourcen (Investitions- und Sachmittel sowie Personal) konzentriert, die Prozesse und Technik WSV-weit standardisiert, und private Unternehmen stärker als bisher in die Aufgabenerledigung eingebunden werden sollten.

Schon schnell stieß der WSV-Reform auf Widerstand der Beschäftigten. Nach dem WSV-Streik im Rahmen

des Fachkräftebedarfs sollen Aus-, Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie die gesetzlichen und tariflichen Regelungen genutzt werden. Schließlich soll die Bundesregierung die zuständigen Fachausschüsse jährlich über den Fortschritt und weitere Maßnahmen bei der Umsetzung der WSV-Reform informieren.

Der 6. Bericht ist dabei mitnichten als Abkehr vom Privatisierungskurs zu bezeichnen, dafür bleibt er zu unbestimmt. Auf dieser Basis wird es eben nicht leichter, jungen Ingenieuren eine sichere Perspektive zu bieten, auch von der versprochenen Qualifizierungsoffensive ist nichts zu sehen. Im Bundeshaushalt 2015 wurde an

dieser Stelle sogar noch gekürzt. Es ist zu befürchten, dass die Privatisierung schleichend vorangetrieben wird, indem man durch ausbleibende Stellennachbesetzungen und fehlende Qualifikationsmaßnahmen die Arbeitsfähigkeit der WSV weiter beschneidet – bis Fremdvergaben dann halt »alternativlos« sind. Dies ist für den Finanzminister natürlich attraktiv, weil der Haushalt kurzfristig entlastet wird. Auf lange Sicht ist Public Private Partnership (PPP) aber auch haushälterisch ein Desaster. Es gibt aus unserer Sicht keine Veranlassung für die breit angelegte Fremdvergabe von Bauleistungen. Es ist zwar nicht zu bestreiten, dass die WSV derzeit nicht in der Lage ist, die Haushaltsmittel zu verplanen und zu verbauen. Dies liegt jedoch an der verfehlten Politik der letzten 20 Jahre, durch die massiv Personal und damit Sachverstand abgebaut wurde.

Auch den Binnenschiffern muss daran gelegen sein, dass die Verwaltung und Bewirtschaftung Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge bleibt. Die Bundesregierung sowie die Kommission wollen die Nutzerfinanzierung stärken – dies werden die Wassersportler ab 2018 zu spüren bekommen, wenn sie eine »Maut« bezahlen müssen. Für die Logistik werden die Kosten für die Benutzung ebenfalls perspektivisch steigen, wenn die Nutzerfinanzierung konsequent weiter ausgebaut wird. Es wäre also in ihrem Interesse gewesen, den Streik der WSV-Belegschaft zu unterstützen, anstelle sich öffentlich zu brüskieren.

In dieser Gemengelage bleiben Um- und Ausbaumaßnahmen zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrskapazität oft auf der Strecke. So sind von den 600 Mio. Euro im Bundeshaushalt 2013 für Um- und Ausbaumaßnahmen vorgesehenen Geldern vor allem wegen fehlenden Personals nur 405 Mio. Euro ausgegeben worden. Auch relativ »kleine« Investitionen mit großer Kapazitätswirkung bleiben auf der Strecke (z.B. Schleusen in Fürstenwalde und Kleinmachnow). Sogar die neu eingerichtete Zentrale der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn, von woher die Umsetzung der WSV-Reform gesteuert werden soll, ist derzeit mit wenig mehr als einem Klingelschild ausgestattet. Im Chaos der Umsetzung der WSV-Reform und wegen des Mangels an Ingenieuren ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung also nicht in der Lage, die Wasserstraßeninfrastruktur für den zukünftigen Güterverkehr-Zuwachs auszubauen.

Schon beim heutigen niedrigen Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr (nach Angaben des Umweltbundesamtes ist der Anteil am sogenannten »Modal Split« in Höhe von 29% in 1960 auf unter 10% in 2011 gefallen) bleibt die Bearbeitung von Fehltiefen an Wasserstraßen wie der Rhein und der Lahr wegen Unterfinanzierung der Um- und Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen öfter aus. Wegen des Zuwachses der Containertransporte in der Seeschifffahrt muss aber auch mit einem Zuwachs beim Hinterlandverkehr gerechnet werden. Infrastrukturengpässe drohen somit die Vor- und Nachläufe auf der Straße und der Schiene immer mehr zu behindern.

Auch aus Sicht des Klimaschutzes ist ein Kapazitätsausbau für die Binnenwasserschifffahrt unerlässlich. Denn bekanntlich hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, bis 2050 80–90% aller Treibhausgasemissionen einzusparen. Doch wie die aktuelle Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) der schwarz-roten Bundesregierung bestätigt hat, dienen derartig langfristige Ziele höchstens einer symbolischen Ankündigungspolitik, die mit der tagtäglichen Realpolitik nichts zu tun haben. Doch um diese Klimaziele zu erreichen, ist neben der Energiewende eine Verkehrswende unerlässlich. Denn der Güterverkehr beeinträchtigt die Umwelt noch mehr als der Energiesektor: Rund ein Viertel der klimabelastenden CO₂-Emissionen, über 55 % der Stickstoffoxidemissionen und knapp die Hälfte der gesundheitsschädlichen Feinstaubausstöße des Straßenverkehrs gehen auf den Güterverkehr zurück (inkl. indirekter Emissionen, nach Angaben des UBA, 2009).

Trotz der Einsparungen beim spezifischen Kraftstoffverbrauch und einer erheblich besseren Auslastung der Fahrzeuge sanken die CO₂-Emissionen aus dem landgebundenen Güterverkehr nicht, sondern haben sich auf hohem Niveau stabilisiert (auf etwa 46 Mio. Tonnen jährlich). Grund hierfür ist der kräftige Anstieg des Güterverkehrsaufwands und der Anstieg des Anteils des Güterverkehrs auf der Straße – ein im Vergleich deutlich klima- und umweltschädliches Transportmittel. 1960 teilte sich der gesamte Güterverkehrsaufwand auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland – abgesehen von Rohrfernleitungen und Luftverkehr – noch zu annähernd je einem Drittel auf Lkw, Bahn und Binnenschiff auf. Dementgegen entfielen 2011 69 % des Güterverkehrsaufwandes auf Lkw und 19 % bzw. 10 % auf Bahn und Schiff.

Für den Klima- und Umweltschutz ist diese Entwicklung des Modal Splits fatal, denn beim Güterverkehr per LKW fallen im Vergleich mit der Schiene um 3,5 Mal höhere CO₂-Ausstöße, im Vergleich zur Binnenschifffahrt um 3 Mal höhere CO₂-Ausstöße pro Tonnenkilometer an. Würde sich der Güterverkehr wie 1960 wieder gleichmäßig auf Straße, Schiene und Wasser verteilen, würde das eine CO₂-Emissionseinsparung im Güterverkehr von fast 50% oder 20 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr bedeuten. Für eine erfolgreiche Verkehrswende müsste also ein Ziel-Modal-Split festgelegt und auf dieser Basis Investitionsentscheidungen für einen entsprechenden Kapazitätsausbau getroffen werden. Dazu brauchen wir unbedingt die politische Hoheit über Investitionsentscheidungen, welchen die fortschreitende und schleichende Privatisierung der Infrastrukturverwaltung gerade zu verhindern droht.

G. Flugverkehr

Flughafen BER – im Osten nichts Neues

von Martin Wegner

Das Flughafenprojekt BER ist das größte Infrastrukturprojekt im Osten Deutschlands und seit Jahren wird alles einiges dafür getan, selbiges an die Wand zu fahren. Dies bezeugt unter anderem des einhellige Medienecho: Begriffe wie »Pannenprojekt«, »Lachnummer« und »Chaosbaustelle« bestimmen die Berichterstattung seit der Absage des letzten, verbindlich angekündigten Eröffnungstermin im Juni 2012.

Man könnte meinen, dass man in zwei Jahren eine Menge hätte bewegen können. Aber weit gefehlt: Bei den drei größten Problemen der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB), die »nur« die Spitze des Eisbergs markieren, ist seit 30 Monaten keine tragfähige Lösung in Sicht.

Brandschutz

Die Brandschutzanlage, im Einzelnen die große Entrauchungseinheit der berühmt berüchtigten Anlage 14 im Fluggastterminal, welche nur eines der vielen Probleme bei technischen Gebäudeausrüstung darstellt aber letztlich für die Versagung der Betriebsgenehmigung sorgte, ist immer noch eine Unbekannte. Der ehemalige Technikgeschäftsführer Amann verlautbarte bei einem Vor-Ort-Termin des Verkehrsausschusses des Bundestages, man hätte zwar ein fast fertiges Gebäude, aber leider keine passenden Baupläne. Zwei Jahre später erklärte der gefühlt inzwischen 20. Nachfolger Ammanns im Ausschuss, dass sich daran noch nichts grundlegend geändert hat – nur nicht so pointiert wie einst Herr Amann. Also von einem Sprint, wie ihn Hartmuth Mehdorn nicht müde wird zu beteuern ist also nichts zu spüren, man ist noch nicht einmal die Startlinie überschritten. Da nutzt es auch nicht viel monatlich darauf hinzuweisen, dass 39 der 40 Gebäude am BER bereits abgenommen sind – ohne funktionsfähiges Hauptterminal ist der BER kein Flughafen, sondern nur gut beleuchteter Haufen Beton. Was vor einem Jahr noch für unmöglich gehalten wurde, wird jetzt wohl in die Tat umgesetzt – die weitgehende Entkernung des Hauptterminals. Diese als »Sanierung im Bestand« bezeichnete Maßnahme könnte man getrost als Teilabriss nebst Wiederaufbau bezeichnen. Zudem soll bei der Entrauchung nach wie vor auf Risiko gespielt werden, denn für den jüngst präsentierten Rettungsplan müsste Sondergenehmigung biblischen Ausmaßes erteilt werden, nämlich für eine in Stufen regulierbar Ansaugturbine, die es aus Sicherheitsgründen nirgendwo auf der Welt gibt. Selbst der mit Entsetzen aufgenommene Eröffnungstermin im Jahr 2018 könnte sich daher als unrealistisch erweisen.

Das liebe Geld

Ebenso befremdlich wirkt Mehdorns Plan, den BER zur Steigerung der Kapazität durch milliardenschwere Maßnahmen zu ertüchtigen. Einen Flughafen, dessen Inbetriebnahme noch in den Sternen steht, erweitern zu

wollen, ist einigermaßen kontraintuitiv. Ursächlich für den Ausbaudiskurs ist die angespannte Finanzsituation der FBB, deren Eigenkapital allein schon durch die Leerstandskosten aufgezehrt zu werden droht. Um die neueste Kapitalzufuhr (1,1 Mrd. Euro) der drei staatlichen Gesellschafter Bund, Land Brandenburg und Berlin in Brüssel genehmigt zu bekommen, müssen neue Zahlen her – und zwar in Sachen Luftverkehrsnachfrage nebst passendem Investitionsbedarf. Erstere hat sich die FBB, wie in allen Notifizierungsverfahren, mittels einer frischen Luftverkehrsprognose besorgt, die dann als Grundlage für die Legitimierung des letzteren herhalten muss (den Investitionsbedarf hat die FBB mal eben selbst hochgerechnet). Denn nur für unter aktuellen oder zukünftigen Marktbedingungen »rationale« Investitionen dürfen staatliche Gesellschafter einspringen. Es ist jedoch offen, ob Brüssel dieses mal wieder ohne Nachfragen mitspielen wird, wie es vor zwei Jahren der Fall war. Auch in finanzieller Hinsicht wird es inzwischen eng um den BER.

Konfrontation beim Schallschutz

Der Absage des Eröffnungstermins im Juni 2012 wurde einst etwas Positives abgerungen. Man hätte jetzt Zeit, alle Anwohnerinnen und Anwohner mit dem ihnen rechtmäßig zustehenden Schallschutz zu versorgen. Hier hatte die FBB nämlich versucht, kräftig zu sparen: sie hatte den baulichen Schallschutz über Jahre viel zu niedrig dimensioniert und die Menschen der Region mit Billigfenstern und -lüftern abgespeist. Nachdem dieser faktische Betrug durch Bürgerinitiativen aufgedeckt wurde und der Versuch einer Änderung der rechtlichen Vorgaben durch die FBB scheiterte, müssen vier Mal so viel Gelder für Schallschutz verausgabt werden, als der Flughafen auszugeben bereit war. Da das Geld für den Schallschutz hoch offiziell in Brüssel für den letzten staatlichen Zuschuss (Dezember 2012) in Höhe von 1,3 Mrd. Euro angemeldet wurde, ist es schon erstaunlich, dass noch niemand im hoch belasteten Bereich um den BER rechtskonformen Schallschutz erhalten hat – Geld sollte ja eigentlich da sein.

Nach wie vor geht die Flughafengesellschaft jedoch auf Konfrontationskurs mit den Betroffenen, denn sie verschleppt die Umsetzung des Schallschutzprogrammes, wo sie es nur kann und bedient sich dabei immer desselben Mittels. Man gibt völlig irrwitzige Kostenerstattungsvereinbarungen bzw. Anspruchsermittlungen heraus und hofft, dass irgendjemand schon dagegen klagen wird. Dann gäbe es »Rechtsunsicherheit« und Zahlungen müssten demnach eingefroren werden. Jüngst wurde wieder berichtet, dass im Rahmen der Ausstattung der von der Südbahn betroffenen Menschen mit Schallschutz, welche während der Sanierung der Nordbahn genutzt werden muss, Räume wegen zu geringer Deckenhöhe oder Belichtung (!) von der FBB nicht als zu schützender Wohnraum anerkannt werden und demnach auch nicht mit Schallschutz ausgerüstet werden sollen. Ein Schelm, der Böses dabei denkt, zumal im Dialogforum (hier sitzen Vertreter der FBB,

der Umlandgemeinen und Bürgerinitiativen) der Geschäftsführung anderslautende Regelungen abgerungen wurden. Auch unter Mehdorn hat sich beim Schallschutz nichts geändert, außer vielleicht die Rhetorik der Geschäftsführung, die inzwischen durch Wendungen wie »vollumfängliche Erstattung« und »Gas geben beim Schallschutz« geprägt wird.

Im Osten also nichts Neues

Wenn man sich die Fakten anschaut, kann man die Sachlage nicht anders charakterisieren. Es hat sich in den letzten zwei Jahren nicht wirklich was bewegt am BER: Die Probleme bei der Entrauchung sind immer noch nicht im Griff, durch den Leerstand werden jährlich hunderte Millionen Euro verbrannt und die Menschen im Umfeld des Flughafens werden in Sachen Schallschutz weiter an der Nase herumgeführt. Zudem hat sich auch in der Kommunikation mit den Bauaufsichtsbehörden unter Mehdorn nichts geändert. Dies mag jetzt nicht überraschen, denn Mehdorn war nie

bekannt als behutsamer politischer Landschaftspfleger, jedoch mit baurechtlich fragwürdigen »Lösungen« das Bauordnungsamt weiter unter Druck zu setzen oder die obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (inzwischen aufsichtspflichtig für den Schallschutz) öffentlich zu verunglimpfen, ist einer zügigen Eröffnung des BER kaum zuträglich. Die Millionen, die er für sein Sprintteam in Unternehmensberater von Roland Berger oder PwC, ausgehen hat, wurden offensichtlich am falschen Ende investiert. Wer solche Strategien entwickelt, hat schlicht versagt. Dieser Umstand karikiert freilich auch die Forderung, mehr professionellen Sachverstand im Aufsichtsrat des Flughafens zu installieren. Wer in der Geschäftsführung versagt, wird dies auch im Aufsichtsrat tun, zudem empfindet es DIE LINKE. als befremdlich, öffentlichen Eigentum der öffentlichen Kontrolle entziehen zu wollen. Am Ende bleibt das traurige Fazit, dass niemand in der Lage ist, die Frage zu beantworten, ob es überhaupt noch Auswege aus dem BER-Desaster gibt.

H. Parlamentarische Initiativen der Linksfraktion im Verkehrsbereich in der 18. Legislatur

Hinweis: Alle genannten Bundestags-Drucksachen können unter Eingabe der Drs.-Nr. als pdf herunter geladen werden unter <http://Drucksachen.bundestag.de/Drsn/index.php>

Investitionspolitik/Bundesverkehrswegeplan/ÖPP

KA: Projektanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015

23.06.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/17778, Antwort der Bundesregierung: Drs Nr. 18/2061

Mit dem für Ende 2015 geplanten Bundesverkehrswegeplan wird festgelegt, welche Verkehrsprojekte der Bund in den nächsten Jahrzehnten bauen will. Kürzlich hat das Verkehrsministerium Listen mit Projekten für Bundesfernstraßen, Schienen und Wasserwege veröffentlicht. Die Fragestellenden wollen wissen, wer welche Projekte angemeldet hat, wie teuer die insgesamt sind, – und warum einige besonders kritische Projekte wie die A 100 in Berlin oder die A 49 in Hessen nicht erneut auf den Prüfstand gestellt werden.

KA: Investitionen des Bundes in Schiene und Straße in der Bodenseeregion seit 1965

02.05.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/1261, Antwort: Drs Nr. 18/1432

Mit der Kleinen Anfrage sollen Grundlagen für die Auseinandersetzung für eine ökologische und nachhaltige Verkehrspolitik in der Bodenseeregion gelegt werden. Im Vorfeld der Planungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan wird DIE LINKE deutlich machen, dass neue, ökologisch orientierte Schwerpunkte in der Region, mit der Forderung eines schnellen Ausbaus der Bahninfrastruktur, notwendig sind.

KA: Ausgaben des Bundes für Straßenverkehr, Schifffahrt, Luftverkehr sowie Rad- und Fußverkehr

28.02.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/671, Antwort: Drs Nr. 18/1034

Mit ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. »Ausgaben des Bundes für das Eisenbahnwesen und Zielerreichung der Bahnreform« hat die Bundesregierung umfassend Auskunft über die finanziellen Aufwendungen für das Eisenbahnwesen insgesamt sowie die Investitionen in die Schienenwege des Bundes gegeben. Gleiches liegt in dieser Form für die Ausgaben des Bundes für andere Verkehrsträger nicht vor. Die Linksfraktion fragt nach!

KA: Bilanz des Bundesverkehrswegeplans 2003

24.02.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr.18/585, Antwort: Drs Nr. 18/727

Alle bisherigen Bundesverkehrswegepläne waren deutlich unterfinanziert und mit zu vielen Projekten überfrachtet. Zudem gab es oftmals Parallelförderungen der verschiedenen Verkehrsträger. Vor dem Hintergrund der aktuellen Bekenntnisse zu neuen Prioritäten mit einem Vorrang des Erhalts von Verkehrswegen vor dem

Ausbau und diesem wiederum vor Neubau soll der noch gültige Bundesverkehrswegeplan bilanziert werden. Bislang wurden die Prioritäten mit dem Vorrang des Neubaus völlig falsch gesetzt.

KA: Bundesverkehrswegeplan 2015 und Verkehrsprognose 2030 sowie Nachfrage

05.02.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/410, Antwort: Drs Nr. 18/549

Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 erfolgt die Festlegung, welche Verkehrsprojekte der Bund in den nächsten Jahrzehnten bauen will. Dessen Aufstellung ist deswegen eines der zentralen verkehrspolitischen Vorhaben der neuen Bundesregierung, das wir von Anfang an kritisch begleiten werden. Insbesondere wollen wir die im Koalitionsvertrag angekündigte Transparenz herstellen, indem wir die Veröffentlichung der angemeldeten Projekte anfordern.

KA: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – Projektanmeldung und Prüfung von Alternativen

06.12.2013 – Kleine Anfrage: Drs Nr.18/126, Antwort: Drs Nr. 18/220

Die Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans wird eine der zentralen verkehrspolitischen Aufgaben der neuen Bundesregierung. Wird dieser am Ende erneut eine unfinanzierbare Wunschliste neu- und auszubauender Verkehrsprojekte, oder gelingt endlich eine Abkehr vom Neubauwahn? Der Bund scheint einiges ändern zu wollen, aber die Länder torpedieren dies mit der unsystematischen Anmeldung letztlich zu vieler Projekte. Zudem wurde die Öffentlichkeit bislang unzureichend einbezogen.

ÄA zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014) – Einzelplan 12 – Stichwort: ÖPP-Projekte

25.06.2014 – Änderungsantrag: Drs Nr. 18/1858

DIE LINKE fordert, keine neuen Projekte als Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) mehr durchzuführen. Der Deutsche Bundestag soll damit der Empfehlungen des Bundesrechnungshofes (BRH) folgen, die die Bundesregierung auffordert »auf haushaltsfinanzierte ÖPP-Projekte im Straßenbau in der derzeitigen Ausgestaltung – unabhängig vom Vergütungsmodell – zu verzichten«.

Lärmschutz

EA zu der Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)

25.06.2014 – Entschließungsantrag: Drs Nr. 18/1876
DIE LINKE will einen effektiven Lärmschutz für alle von Verkehrslärm Betroffenen. Es kann nicht sein, dass der Schienenbonus erst abgeschafft, dann aber durch die Hintertür mittels »kreativer« Berechnungsverfahren wie-

der eingeführt wird. Deswegen lehnen wir die Verordnung ab, wenn sie nicht entscheidend nachgebessert wird. Außerdem fordern wir eine Gesamtlärbetrachtung und endlich echte Grenzwerte für Bestandsstrecken, denn Lärm schädigt nicht nur Menschen an Neubaustrecken.

KA: Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020
23.06.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/1777,
Antwort: Drs Nr. 18/2071

Die Passagen im Koalitionsvertrag zum Schutz vor Schienenverkehrslärm sind ziemlich anspruchsvoll gefasst. So soll dieser bis 2020 halbiert werden und insbesondere sollen bis 2016 die Hälfte aller in Deutschland verkehrenden Güterwagen auf lärmarme Bremsen umgerüstet sein. Aber sowohl, wie diese Prüfung genau erfolgen soll und auch, wie diese Quote erreicht werden soll, ist unklar. Klar ist aber, dass die bestehenden Anreize nicht ausreichend sind.

Bahn

AN: Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern

10.09.2014 – Antrag: Drs Nr. 18/2494

Europa braucht eine nachhaltige Reisekultur. Gute Bahnverbindungen bei Tag und bei Nacht sind ein wesentlicher Bestandteil. DIE LINKE unterstützt die Kampagne der betroffenen Beschäftigten und von »Bahn für alle« zum Erhalt der Nacht- und Autoreisezüge und fordert die Bundesregierung auf, die grundgesetzliche Verantwortung für das Angebot auf der Schiene wahrzunehmen.

GA: 20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014

26.05.2014 – Große Anfrage: Drs Nr. 18/1500;

Antwort: Drs Nr. 18/3266

Die Antwort der Bundesregierung erwarten wir Ende November 2014

Die Bahnreform von 1994 ist gescheitert. Das zeigen die vorliegenden Daten zur Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschlands. Mit der Großen Anfrage im Jubiläumsjahr der Bahnreform wollen wir diese Bilanz mit zusätzlichen Informationen von der Bundesregierung zur Entwicklung der Bahn in den letzten zwanzig Jahren weiter untersetzen. Mit der Antwort wird eine umfangreiche Datensammlung zu Infrastruktur, Grundstücken, Verkehrsleistungen, Sicherheit u.v.m. der Deutschen Bahn AG vorliegen. (siehe Kurzauswertung der Antwort in diesem Heft)

KA: Ausgaben des Bundes für das Eisenbahnwesen und Zielerreichung der Bahnreform

12.11.2013 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/16,

Antwort: Drs Nr. 18/49

Zentrales Ziel der Bahnreform von 1994 war die Reduktion der öffentlichen Zuschüsse für das Eisenbahnwesen. Um zwanzig Jahre nach der Reform eine Bilanz dazu ziehen zu können, fragen wir in Anlehnung an eine ältere Kleine Anfrage die aktuelle Entwicklung der Transferleistungen für die Jahre 2006 bis 2012 sowie die Entwicklung wichtiger Personalkennzahlen im Bahnbereich ab.

AN: Den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG neu und verantwortungsvoll besetzen

20.02.2014 – Antrag: Drs Nr. 18/592

DIE LINKE fordert die Neubesetzung der Eigentümer-Aufsichtsratsmandate mit Personen, die ihr oberstes Ziel in einer Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland sehen. In Frage kommen dabei direkte Vertreterinnen und Vertreter des Bundes, aber auch Personen aus den Bereichen der Umweltpolitik und der Fahrgastverbände. In den Aufsichtsrat gehören keine Personen, die mit Unternehmen oder Strukturen verbunden sind, deren Interessen im Widerspruch zum Ziel der nachhaltigen Entwicklung des Schienenverkehrs stehen.

Sicherheit

KA: Aufklärung von Gewaltdelikten in Bahnwagen/ Zügen

03.02.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/346,

Antwort: Drs Nr. 18/532

Die polizeiliche Bearbeitung von Gewaltdelikten in Zügen obliegt grundsätzlich der Bundespolizei (BPol). Seit Jahren müssen, unabhängig vom Steigen oder Sinken der Anzahl der Gewalttaten, stets relativ schwer zu bewertende Zahlen dafür herhalten, die Forderung nach einer Ausweitung der Videoüberwachung (VÜ), speziell nach mehr VÜ in Zügen und Bahnhöfen, zu begründen.

Stuttgart 21

ÄA zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014) – Einzelplan 12 – Stichwort: Stuttgart 21

25.06.2014 – Änderungsantrag: Drs Nr. 18/1859

DIE LINKE fordert, sich umgehend mit der DB AG und den weiteren Projektbeteiligten über einen sofortigen Baustopp von Stuttgart 21 zu verständigen und die Deutsche Bahn AG zu einer Neuplanung aufzufordern. Die dadurch frei werdenden Mittel können dann u. a. für andere Bahnprojekte in Baden-Württemberg, wie insbesondere den deutlich im Zeitverzug befindlichen Ausbau der Rheintalbahn und die Elektrifizierung der Südbahn (Ulm –Friedrichshafen-Lindau) verwendet werden.

KA: Kosten von Stuttgart 21

16.04.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/1139,

Antwort: Drs Nr. 18/1241

Anfang 2013 stiegen die offiziellen S21-Kosten von 4,5 auf 6,8 Mrd. Euro. Die Finanzierung von S21 ist höchst fragwürdig (»Mischfinanzierung«). Ebenso fragwürdig ist, wie die Mitglieder des Bahn-Aufsichtsrates im März 2013 für eine Zustimmung zur Kostensteigerung gewonnen wurden, eine sich erheblich verzögernde neue Kostenschätzungen des Bundesrechnungshofes und das im Koalitionsvertrag angekündigte neue »Steuerungskonzept für die DB AG«.

KA: Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21

16.04.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/1138,

Antwort: Drs Nr. 18/1240

Stuttgart 21 wurde seit 1994 damit begründet, dass der neue Durchgangsbahnhof eine größere Leistungs-

fähigkeit als der seit 1927 bestehende Kopfbahnhof aufweisen würde. Doch genau die Leistungsfähigkeit von S21 erweist sich inzwischen als Achillesferse für das Projekt. Es gibt neue Belege dafür, dass bereits in der Planfeststellung, mit dem »Stresstest« und mit neuen Gutachten (»Personenstromanalyse«) dokumentiert wird: Stuttgart 21 bedeutet gegenüber dem Kopfbahnhof einen Leistungsabbau.

Straßenverkehr/Auto

KA: Zukunft des autonomen Automobils
10.07.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/2072,
Antwort: Drs Nr. 18/2215

DIE LINKE erfragt rechts- und verkehrspolitischen Fragestellungen hinter dem autonom fahrenden Auto. Dabei geht es nicht nur um die rechtliche Bewertung, sondern auch um grundlegende ethische Überlegungen die ein selbstfahrendes Auto mit sich bringt – darf im Notfall eine Software über Leben und Tod entscheiden?

Maut

KA: Beteiligung der Länder bei der Einführung einer PKW-Maut und an deren Einnahmen
19.08.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/2343,
Antwort: Drs Nr. 18/2454

Die Einführung einer PKW-Maut für AusländerInnen ist seit dem Bundeswahlkampf 2013 eines der Themen mit der größten Medienresonanz. Dabei werfen die Schritte zur Konkretisierung des Konzeptes stets mehr Fragen auf, als letztlich beantwortet werden können. Die jüngst geplante Ausweitung der Mautpflicht auf alle öffentlichen Straßen wirft eine Reihe von Fragen auf, insbesondere hinsichtlich der Zustimmungspflicht der Länder und der Verteilung der Mauteinnahmen.

KA: EU-Rechtskonformität der PKW-Maut
19.08.2014- Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/2342,
Antwort: Drs Nr. 18/2453

Die Einführung einer PKW-Maut für AusländerInnen ist seit dem Bundeswahlkampf 2013 eines der Themen mit der größten Medienresonanz. Dabei werfen die Schritte zur Konkretisierung des Konzeptes stets mehr Fragen auf, als letztlich beantwortet werden können. Insbesondere die von vielen Seiten bezweifelte Vereinbarkeit des Mautkonzeptes der CSU mit dem Europarecht steht im Fokus der Debatte. Daher geht DIE LINKE der Frage nach der EU-Rechtskonformität der »Ausländermaut« nach.

KA: Haushaltswirksamkeit der PKW-Maut
19.08.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/2341,
Antwort: Drs Nr. 18/2452

Die Einführung einer PKW-Maut für AusländerInnen ist seit dem Bundeswahlkampf 2013 eines der Themen mit der größten Medienresonanz. Von vielen Seiten wird bezweifelt, dass mit der »Ausländermaut« Nettoeinnahmen erzielt werden können. Daher geht DIE LINKE der Frage nach, auf welchen Grundannahmen die optimistischen Schätzungen des Verkehrsministeriums beruhen und die Maut am Ende nicht doch ein Zuschussgeschäft wird.

AN: Keine Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland

14.03.2014 – Antrag: Drs Nr. 18/806

DIE LINKE lehnt den im Koalitionsvertrag fixierten Einstieg in die private Nutzerfinanzierung (PKW-Maut) des Fernstraßenbaus ab. Da unabhängig von der konkreten Ausgestaltungsform (fahrleistungsabhängige Maut oder Vignette) eine private Nutzerfinanzierung nicht gleichzeitig ökologischen und sozialen Zielsetzungen gerecht werden kann. Beispielsweise würde eine fahrleistungsabhängige Maut zu einer unverhältnismäßigen Belastung für Geringverdiener. Daher müssen alle Pläne zur privaten Nutzerfinanzierung der Bundesstraßen begraben werden.

KA: Schiedsverfahren zwischen der Bundesregierung und dem Betreiberkonsortium der Toll Collect GmbH sowie Weiterbetrieb des Mauterfassungssystems

12.11.2013- Kleine Anfrage: Drucksache Nr. 18/15,
Antwort: Drs Nr. 18/43

Durch die verspätete Inbetriebnahme der Erhebung der Autobahnmaut für Lkw sind dem Bund Schäden von ca. sieben Milliarden Euro (fünf Milliarden zzgl. Zinsen) entstanden. Aktuelle Berichte deuten darauf hin, dass es in dem dazu seit Jahren geführten Schiedsverfahren eine außergerichtliche Einigung zwischen dem Betreiberkonsortium der Toll Collect GmbH und dem Bund geben könnte, die einen vergleichsweise geringen Schadenersatz von ca. 2,5 Milliarden Euro umfassen würde.

Umwelt

ÄA zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014) – Einzelplan 16 – Stichwort: Partikelfilter

24.06.2014 – Änderungsantrag: Drs Nr. 18/1818

Aus gesundheits- und klimapolitischer Sicht fordert DIE LINKE die Weiterführung des Förderprogramms zum Nachrüsten von Partikelfiltern: Dieselruß verursacht Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen. Infolge von Feinstaubbelastung sterben in Deutschland nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation WHO jährlich etwa 70.000 Menschen vorzeitig. Des Weiteren beschleunigen niedergeschlagene Feinstaubemissionen auf Hochgebirgsgletschern und dem arktischem Eis die Eisschmelze.

KA: Schutz vor den giftigen Verbrennungsprodukten des Autoklimaanlagen-Kältemittels R1234yf

21.03.2014- Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/867,
Antwort: Drs Nr. 18/1032

Das Kältemittel R1234yf ist schon bei relativ niedrigen Temperaturen extrem entzündlich und verbrennt zu hochgiftigem Fluorwasserstoff (Flusssäure). Durch den Einsatz in Kfz-Klimaanlagen werden durch das Mittel bzw. die Verbrennungsgase (Kontaktgift) Menschenleben gefährdet. Die Zersetzungsprodukte des durch Undichtigkeiten in die Atmosphäre entweichenden Mittels sind außerdem gewässerschädigend. R1234yf ist zu verbieten. Wir fragen die Bundesregierung, warum dies nicht geschieht.

Straßenbau

KA: Östliche Verlängerung der Bundesstraße 6n von der Bundesautobahn 9
29.07.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/2206,
Antwort: Drs Nr. 18/2312

Da die geplante Verlängerung der B6n ab der Bundesautobahn 9 in Richtung Osten unter Aspekten der Wirtschaftlichkeit und des Natur- und Hochwasserschutzes kritisch gesehen, fragt DIE LINKE nach der Sinnhaftigkeit, den Kosten und den Planungsvarianten des Bauvorhabens.

KA: Bau der Bundesautobahn A 66/A66i im Osten der Stadt Frankfurt am Main
06.06.2014- Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/1611,
Antwort: Drs Nr. 18/1782

Mit dem geplanten Autobahnbahnbau (A66/A66i) im Osten der Stadt Frankfurt am Main sind sowohl in der mindestens siebenjährigen Bauphase als auch im anschließenden Betrieb erhebliche Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner verbunden. Bereits während der Vorarbeiten wurden im Oktober 2013 von Bürgerinitiativen deutliche Grenzwertüberschreitungen gemessen. Dabei beruhen die Planungen auf fragwürdigen Annahmen.

KA: Kostenentwicklung bei den Planungsentwürfen der Ortsumgehung B 2/B 175 im Bereich der Ortsteile Großebersdorf/Burkersdorf/Frießnitz
27.02.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/660,
Antwort: Drs Nr. 18/758

Die von Bürgerinitiativen seit langem geforderte Ortsumgehung ist nach langjährigen Planungen im Jahr 2012 wegen zu hoher Kosten abgebrochen worden. Die Kosten für die nun in Planung befindliche Alternativroute sind inzwischen wiederum in ähnlicher Höhe angelangt. Die Bürgerinitiative befürchtet nun wiederum einen Abbruch der Planungen. Die Position der Bundesregierung soll dazu erfragt werden.

KA: Standsicherheit und Kosten des Hochmoselübergangs der B 50 neu
05.02.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/403,
Antwort: Drs Nr. 18/546

Die Hochmoselquerung im Zuge der geplanten und in Bau befindlichen B 50 neu ist eines der umstrittensten Verkehrsprojekte Deutschlands. Immer höhere Kosten wegen kaum zu bewältigender geologischer Probleme und damit großer Umweltfolgen steht kein echter Verkehrsnutzen gegenüber. Die Grünen in Rheinland-Pfalz, die im Landtagswahlkampf vollmündig dagegen gewettert haben, sind in den Koalitionsverhandlungen eingeknickt und haben den Widerstand vor Ort damit enttäuscht.

Luftverkehr

KA: Potenzial der Verlagerung von Flügen auf die Bahn am Flughafen Frankfurt am Main
16.04.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/1133,
Antwort: Drs Nr. 18/1324

Es besteht ein erhebliches Potenzial zur Verlagerung von Flügen auf die Bahn. Eine Anfrage der Fraktion DIE LINKE im April 2012 ergab, dass am Flughafen Frankfurt/Main mehr als 16 Prozent aller Ziele in bis zu vier, und fast 30 Prozent in bis zu sechs Stunden mit der Bahn zu erreichen sind. Im Rahmen der aktuellen Debatte um die Lärmbelastung am Flughafen Frankfurt/Main, sollen die Ergebnisse aktualisiert und für die Nacht(rand)stunden präzisiert werden.

AN: Nachtruhe am Flughafen Berlin Brandenburg sicherstellen – Antrag des Landes Brandenburg unterstützen

02.04.2014 – Antrag: Drs Nr. 18/971

Ein erfolgreicher Flughafen braucht ein friedliches Miteinander im Umfeld, was nur durch eine vorbehaltlose Garantie des Gesundheitsschutzes der Lärmbetroffenen zu erreichen ist. Der Anteilseigner Bund muss daher endlich das Schutzbedürfnis der Betroffenen respektieren und den Anteilseigner Land Brandenburg in seinem Bemühen um umfassenden Lärmschutz unterstützen.

Schifffahrt

KA: Position der Bundesregierung zum Portpackage III
12.06.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/1711,
Antwort: Drs Nr. 18/1783

Der Verordnungsentwurf der EU-Kommission »Zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen« (sog. »Portpackage III«) stößt auf massive Kritik seitens der Gewerkschaften und auch der Bundesländer. Welche Position die Bundesregierung bei der anstehenden Befassung im Europarat einnehmen wird, soll vor dem Hintergrund der breiten politischen und zivilgesellschaftlichen Ablehnung des Verordnungsentwurfes erhellt werden.

KA: Probleme des Mediationsverfahrens »Zukunft des Landwehrkanals«

04.06.2014 – Kleine Anfrage: Drs Nr. 18/1599,
Antwort: Drs Nr. 18/1771

Obwohl dieses Mediationsverfahren mit der Unterzeichnung einer Mediationsvereinbarung abgeschlossen wurde, wird das fast sieben Jahre Verfahren nicht von allen Beteiligten als gelungenes Beteiligungsverfahren abgesehen. Da zur Schlichtung von Konflikten bei Infrastrukturprojekten Mediationen zunehmend ein hoher Stellenwert beigemessen wird, wird die von der Bundesregierung als Vorzeigeverfahren gelobte Mediation näher beleuchtet.

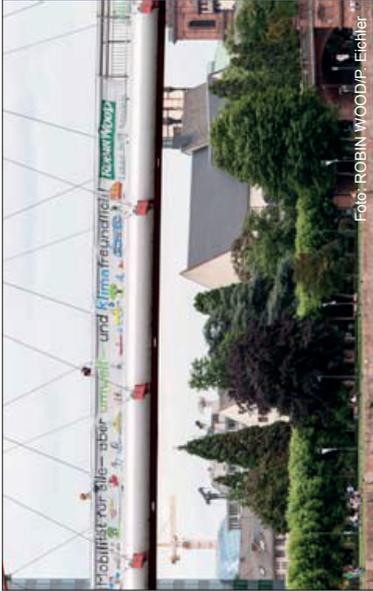


Foto: ROBIN WOOD/P. Eichler

Fliegen macht wenige reich und viele arm

Die Luftverkehrswirtschaft genießt Privilegien, die kein anderer Verkehrsträger hat. Allein die Subventionen durch die Befreiung von Energiesteuer und Mehrwertsteuer auf internationale Flüge betragen jährlich rund zehn Milliarden Euro. Auch nach Erhebung der Luftverkehrssteuer von rund einer Milliarde jährlich seit 2011 ist die Schieflage extrem. Für den Neubau des Berliner Flughafens werden derzeit Kosten von 6,4 Milliarden Euro erwartet.

„Schneller, weiter, mehr“ Verkehr führt uns mit Vollaufschlag in die Klimakatastrophe. Sehen wir Mobilitätswachstum global, stehen auf der einen Seite Flugreisen mit einem auf die Reisezeit gerechneten individuellem Höchstwert in Ressourcenverbrauch und Klimaschutz. Auf der anderen Seite steht Flucht unter den Bedingungen existenzieller Armut. ROBIN WOOD will Mobilität für Alle statt mehr Verkehr. „Mehr Verkehr“ schafft mehr Lärm, mehr Beton, mehr Abgase, mehr Klimaschäden und mehr Stress. Wir brauchen keine neuen Flughäfen, sondern eine neue Reisekultur. Diese geht von der Frage aus: Warum sind Menschen und ihre Sachen unterwegs? Wo können wir auch in Zukunft mobil sein – sozial gerecht, umwelt- und klimaverträglich? Langsamer. Weniger. Besser.

Was können Sie tun?

- Vermeiden Sie Kurzstrecken- und Zubringerflüge. Nutzen Sie soweit es geht Bus und Bahn.
- Fliegen Sie seltener und bleiben Sie länger in der Ferne: Verreisen Sie lieber einmal drei Wochen statt dreimal eine Woche.
- Kaufen Sie saisonale und regionale Produkte.

ROBIN WOOD fordert:

- Flüge unter 1000 Kilometern auf die Schiene verlagern
- Statt Flughafenneu- und -ausbau Kapazitäten deckeln:
 - Kein Terminal 3 in Frankfurt – Keine 3. Bahn in München
 - Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr und aktiver Lärmschutz am Tag
- Kostengerechtigkeit im Verkehr:
 - Subventionen der Luftverkehrswirtschaft abbauen
 - Luftverkehrssteuer ausweiten statt abschaffen
 - Europäischen Emissionshandel wieder einsetzen
 - Kerosinsteuer weltweit

ROBIN WOOD e.V. ist eine gemeinnützige, gewaltfreie Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt. Spenden und Fördermitgliedschaften garantieren unsere unabhängige Arbeit.

ROBIN WOOD e.V., Postfach 102122, 28021 Bremen
Telefon: 0421 598288, E-Mail: info@robinwood.de

Spendenkonto: IBAN: DE 13 25120510 000 84 555 00
BIC: BFS WDE 33 HAN, Sozialbank Hannover

Stand Juni 2014



Fliegen-Flyer



ROBIN WOOD

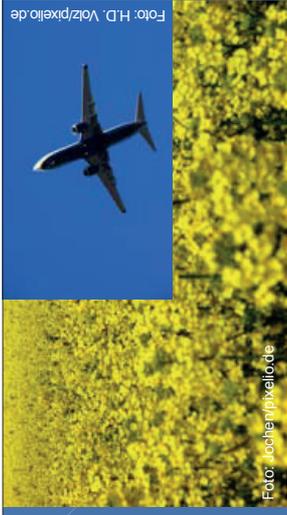


Foto: H.D. Votz/pixello.de

Foto: Jochem/pixello.de

Fluglärm macht krank

Der Krach startender und landender Flugzeuge löst im Körper unwillkürlich Stressreaktionen aus. Dauernder Fluglärm erhöht das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen und Herzinfarkt. Schlafmangel durch nächtlichen Fluglärm zert an den Nerven und schwächt das Immunsystem. Kinder leiden besonders unter Konzentrations- und Lernschwierigkeiten.

Das Fluglärmgesetz mindert nicht den Lärm, sondern regelt Entscheidungen und Erstattungen für Hausbesitzer in der Umgebung von Flughäfen. Nach geltendem Recht ist die Planung von Flughäfen neu- und -ausbauten getrennt von der für den Lärm entscheidenden Festlegung der Flugrouten. Letztere erfordert im Unterschiebe zur Baugenehmigung keine Umweltverträglichkeitsprüfung. So wird ein Flugbetrieb, der die Menschen in der Nachbarschaft krank macht, „rechters“.

Agrosprit ist keine Lösung

Die fossilen Ressourcen sind endlich, und kein motorisierter Verkehrsträger braucht so viel Energie wie das Flugzeug. Entsprechend groß sind die Begehrlichkeiten der Luftfahrtindustrie nach pflanzlichen Energieträgern. Mit Hochdruck werden Antriebsstoffe aus Jatropha, Palmöl, Leindotter, Algen und Biogas erforscht. Schon die Verwendung von Pflanzen als Tierfutter verknappt Lebensmittel: Um dieselbe Energie- und Nährstoffmenge zur Ernährung mit Tierprodukten wie bei pflanzlicher Ernährung herzustellen, werden wesentlich größere Flächen benötigt. Als Kerosinersatz stünden Anbauflächen und Wasser für eine einzige Flugzeugtankfüllung in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion für tausende Menschen.

Fliegen kilt Klima

Die Kohlendioxid-Emissionen im Luftverkehrssektor in Deutschland haben seit 1990 um mehr als neunzig Prozent zugenommen. Der Luftverkehr verhindert die dringend notwendige Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr und macht Einsparungen an anderer Stelle zunichte. Außer dem für die internationale Klimapolitik wichtigen Treibhausgas CO₂ emittieren Flugzeuge Stickoxide, Wasserdampf, Sulfat-Aerosole und Ruß. Unter Berücksichtigung der Wirkung aller Emissionen und durch die direkte Eintragung in hohe Luftschichten vervielfacht sich die Erwärmungswirkung des Flugverkehrs im Vergleich zu bodennahen CO₂-Emissionen anderer Verkehrsträger.



Der Flughafen Frankfurt am Main ist der größte deutsche Flughafen. Er frisst sich seit achtzig Jahren auf Kosten des Waldes in die Landschaft. 22 Quadratkilometer Wald sind bis heute für das Betriebsgelände gefallen – mitten in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region. Entwaldung belastet das Klima zusätzlich, denn Wälder binden CO₂ und wirken regional ausgleichend auf den Wasser- und Klimahaushalt. Der Wald fehlt als Wasserspeicher, Luftfilter und Lärmschutz – aber auch als freies Gelände für Mensch und Tier.



Foto: ROBIN WOOD/M. Holzer

Flughafenausbau stoppen

Deutschland ist das Land mit der größten Flughafendichte weltweit. Terminal 3 in Frankfurt, eine dritte Landebahn in München und die Inbetriebnahme von BER in Berlin würde die Kapazitäten der drei größten deutschen Flughäfen verdoppeln – um eine Million Flugbewegungen jährlich. Über die Hälfte der Flüge von und nach Frankfurt sind kürzer als 1000 Kilometer.

Flugbewegungen pro Jahr (Fbw/a)	2013	geplant
Frankfurt a. M.	472.692 davon 239.415 < 1000 km	Terminal 3: 701.000
München	381.950	3. Bahn: 700.000
Berlin	Tegele, Schönefeld: 240.030	BER: 440.000

Das Verkehrspolitische Zirkular bestellen ...

... können Sie am einfachsten, indem Sie sich für den Postversand oder den Versand per Email eintragen unter www.nachhaltig-links.de/index.php/mobilitaet/182/577-newsletter. Alternativ können Sie sich auch telefonisch melden unter 030-227-73770.

Die bisherigen Ausgaben finden Sie als Download unter www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet. Diese können Sie ebenfalls anfordern unter 030-227-73770 bzw. sabine.leidig.ma02@bundestag.de.

Die Themen der bisherigen Ausgaben:

Heft 1 erschien im März 2010:

Pkw-Maut // Bahnpreise // Stuttgart 21 // Bahnprivatisierung // Busfernverkehr // Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Frankfurt/M // Fehmarnbeltquerung.

Heft 2 erschien im Juni 2010:

Wussten Sie, dass die Vertreter des Bundes bei der Bahn überwiegend aus Männern bestehen, die privatkapitalistische Konzerne vertreten? Dass der neue Bahn-Aufsichtsratschef im Führungsgremium einer der größten »Heuschrecken« sitzt? Andere Themen im zweiten Verkehrspolitischen Zirkular: Sackgasse Elektro-Pkw // PPP-Projekte // Privatisierung im Straßenbau // Konferenz Auto.Mobil.Krise // Nachtflugverkehr // Hafen-Konferenz.

Heft 3 erschien im Juli 2010 aus aktuellem Anlass früher als geplant: In Juli 2010 waren in mindestens 48 ICE-Zügen die Klimaanlage ausgefallen. Die Hintergründe für dieses neuerliche Bahn-Desaster werden hier ausführlich ausgeleuchtet. Dass die Deutsche Bahn AG auf ihrem Privatisierungskurs »kaputt gespart« wurde, ist inzwischen Allgemeingut. Der Verkehrsminister sagte im ZDF: »Ein Sparzwang war die Folge, um betriebswirtschaftliche Zahlen zu erzeugen, die den Börsengang ermöglichen sollten.« Was aber folgt aus dieser Erkenntnis? Peter Ramsauer muss jetzt schwitzen, denn nicht mehr und nicht weniger steht auf der Tagesordnung, als den Kurs der Bahn grundlegend zu ändern!

Heft 4 erschien im Mai 2011: Erfolg im Stresstest: Beiträge zum Stand der Bewegung und zu Kritik an S21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Andere Themen: EU-Weißbuch und TEN-Projekte // Vorschlag neue Struktur der DB // Schienenlärm und Rheintalbahn // Eisenbahnglück in Hordorf // Unpünktlichkeit der Bahn · Beispiel Erfurt // SPNV-Wettbewerb // Bedarfsplan Schiene // Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland // Atomstrom-Bahn // Auswirkungen von Autobahnen auf Wohnstrukturen // ÖPNV im ländlichen Raum // Finanzierung Straßeninfrastruktur // Wasser- und Schifffahrtsverwaltung // Maritime Konferenz.

Heft 5 erschien im Dezember 2011: Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn – ein Sonderheft mit Texten und Debattenbeiträgen von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn.

Eisenbahngeschichte und -struktur // Von der Bahnreform zu ersten Börsen-Gehversuchen // Ära Mehdorn und gescheiterter Bahn-Börsengang // Antrag zur Bahnstruktur mit Anmerkungen // Gemeinwohlbilanz für die DB AG // Organisation der DB als Genossenschaft? // Öffentlicher Verkehr in der Schweiz und Organisationsform der SBB // Vergleich von SBB und ÖBB und die Europäisierung öffentlicher Bahnen // Vergleich von SBB und DB // Anforderungen von Umweltverträglichkeit und Klimagerechtigkeit an die Bahn

Heft 6 erschien im April 2012

Verkehrswachstum // EU-Verkehrspolitik + EUWeißbuch // Investitionsrahmenplan setzt falsche Prioritäten // Fernbusliberalisierung stoppen, Schienenausbau vorantreiben // Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten // Fußverkehr // Fluglärm // Emissionshandel + Luftverkehrssteuer // Bahnpreiserhöhung // DB-Trassenpreise // Stuttgart 21 // Inselbahnhof Lindau // Ortsumfahrungen // Straßenbaulobby // Elektroautos // WSV // Sportboote



Heft 7 erschien im August 2012: Schwerpunkt Flugverkehr

Unsere Forderungen zum Flugverkehr // München: 3. Startbahn // Verlagerungspotential des Flugverkehrs auf die Schiene – für Frankfurt/M. und Bremen // Es gibt keine Jobmaschine Flugverkehr // Nur-Frachtflüge // Personelle Verflechtung bei Fraport // Die Subventionen im weltweiten Flugverkehr – allgemein und konkretisiert für den Flughafen Leipzig-Halle // Das A380-Debakel // Gutachten und Anträge zu den Folgen von Nachtflügen // Andere gesundheitliche Schäden durch Flugverkehr // Das Desaster beim Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) // Der BER wird immer ein Zuschussbetrieb sein // Bastelbogen »Der Flieger zum Nachtflugverbot«



Weitere Publikationen ...

... sind unter www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet zu finden und können (so lange der Vorrat reicht) unter sabine.leidig.mao2@bundes-tag.de bzw. unter 030-227-73770 bestellt werden.

Hier eine Auswahl:

Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltmediation bei großen Infrastrukturprojekten

Ansatzpunkte für eine verbesserte Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in der Bundesrepublik Deutschland

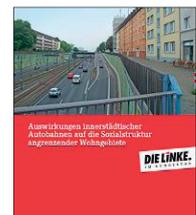
Berlin, Mai 2011. AutorInnen: Felicia Petersen und Michael Zschiesche (UfU, Unabhängiges Institut für Umweltfragen e.V.).



Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete

Die Untersuchung, Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete, ist der Frage nachgegangen, ob lärm und emissionsbelastende große Verkehrsanlagen, wie innerstädtische Autobahnen, zu einer deutlichen sozialen Abwertung von angrenzenden Wohngebieten führen und dabei der Entstehung von Problemquartieren Vorschub leisten kann.

Im Ergebnis kann belegt werden, dass die von Stadtautobahnen ausgehenden Effekte in einem deutlichen und signifikanten Ausmaß die Sozialstruktur verändern.



Klima und Verkehr (vierseitiger Folder)

Nirgendwo wächst der Ausstoß von Treibhausgasen so schnell wie im Straßen-, Flug- und Schiffsverkehr. Der Transportsektor steht heute in der EU schon an zweiter Stelle der »Klimaschädlinge«. Zugleich gibt es kaum einen anderen Bereich, in dem so viel Emissionen eingespart werden können. Die Chancen für schnell wirksamen Klimaschutz sind groß, wenn wir Verkehrsalternativen durchsetzen.



Sonderheft der Zeitschrift Lunapark₂₁ zum Thema Flugverkehr

In der Lunapark₂₁ Extra₀₃ wird der Flugverkehr auf globaler und europäischer Ebene analysiert. Dokumentiert wird vor allem der Widerstand dort, wo er in Deutschland die längste Tradition hat: in der Region um den Flughafen bei Frankfurt am Main. Viele Beiträge wurden von denen verfasst, die sich vor Ort engagieren – gegen den Flughafenausbau und für Nachtflugverbote.

AutorInnen: Herbert Behrens / Gitta Düperthal / Rudi Hechler / Heinz Högelsberger / Frank Kaufmann / Ingrid Kopp / Sabine Leidig / Jörg Lüsing / Hermann Schaus / Petra Schmidt / Michael Teske / Dirk Treber / Carl Waßmuth / Wolf Wetzel / Winfried Wolf



Mobilität für alle – Forderungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr

Diese Broschüre (A5, 30 Seiten) fasst den Stand der Diskussion in der LINKEN zusammen und formuliert Forderungen, was für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und damit für die Lebensqualität aller getan werden muss: Angebotsverbesserungen / Verkehr im ländlichen Raum / Nulltarif? / Deutschlandtarif / Deutschlandtakt / Ausreichende Finanzierung / Sozialticket



Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag, Mitglieder im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur



Annette Groth

Mitglied des Deutschen Bundestages

Themen Fahrrad- u. Fußverkehr, Klimaschutz

Büro Berlin, UdL 3026
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 72 07
Fax. 030/22 77 62 07
annette.groth@
bundestag.de

Mitarbeiter

Uwe Hirsch,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 72 08
annette.groth.mao2@
bundestag.de



Sabine Leidig

Mitglied des Deutschen Bundestages, Verkehrs- politische Sprecherin

Themen Bahn über- greifend, Fernverkehr, Güterverkehr, ÖPNV, Straßenverkehr/-bau

Büro Berlin, JKH 2755
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 37 69
Fax. 030/22 77 67 69
sabine.leidig@
bundestag.de

**Mitarbeiterinnen
Mitarbeiter**

Dominik Fette,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.mao2@
bundestag.de

Dr. Bernhard Knierim,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.mao3@
bundestag.de

Karl-Heinz Ludewig,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.mao7@
bundestag.de

Projekt-Mitarbeiter
Dr. Winfried Wolf

Projekt-Mitarbeiterin
Karin Masche
Tel. 0163/55 351 51
sabine.leidig.mao6@
bundestag.de



Herbert Behrens

Mitglied des Deutschen Bundestages, Obmann

Themen Schifffahrt
inkl. Häfen, Luftverkehr

Büro Berlin, JKH 2751
Platz d. Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 57 74
Fax. 030/22 77 67 74
herbert.behrens@
bundestag.de

**Mitarbeiterinnen
Mitarbeiter**

Martin Wegner,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.
mao2@ bundestag.de

Freek Blauwhof,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.
mao7@bundestag.de

Gerrit Schrammen,
Referent für Verkehr,
Tel. 030/22 75 20 87,
gerrit.schrammen@
linksfraktion.de



Thomas Lutze

Mitglied des Deutschen Bundestages

Themen Nahverkehr,
PBeFG, Taxen,
Fahrgastrechte,

Büro Berlin, JKH 2852
Platz d. Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 24 77
Fax. 030/22 77 64 76
thomas.lutze@
bundestag.de

Mitarbeiter

Sebastian Meskes,
Büroleiter,
Tel. 030/22 77 24 77,
thomas.lutze.mao1@
bundestag.de

