

Die Bahn am Wohl der Allgemeinheit ausrichten!

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG



Das Winterchaos bei der Bahn, die gebrochenen Radsatzwellen von Köln, der Zusammenbruch des Schienenfernverkehrs im letzten Winter und der Ausfall der Klimaanlage in den ICE-Zügen, all das sind unmittelbare Folgen der Strukturkrise der Bahn, die die Politik zu verantworten hat. Die Fixierung auf den Börsengang, die globale Expansion und die Gewinnorientierung sind die eigentlichen Ursachen der eklatanten Bahnkrise.

Die Politik hat die Möglichkeit, die Bahn wieder an das im Grundgesetz verankerte Wohl der Allgemeinheit zu binden und an den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung auszurichten. Investitionen, die ins Ausland und in zweifelhafte und unsinnige Großprojekte gehen sollen, werden dringend für Sicherheit, Zuverlässigkeit und mehr Reservekapazität benötigt. Zweidrittel des Kaufpreises

für Arriva würden z.B. reichen, um die S-Bahn Berlin wieder zu einem zuverlässigen Verkehrsmittel zu machen.

In diesem Reader:

- -Reden von Gregor Gysi und Sabine Leidig zu Bahnstruktur und Winterchaos;
- -Den Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag: „Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren“ mit ausführlichem Begründungsteil.

Mehr unter www.nachhaltig-links.de/index.php/mobilitaet

Gregor Gysi: "Bahn wird immer ein Zuschussgeschäft sein"

"Mobilität ist ein Grundrecht. Wir alle sind verpflichtet, es zu verwirklichen. Sie müssen lernen, über die Bahn völlig anders zu denken und sie endlich dem Gemeinwohl unterzuordnen." Rede von Gregor Gysi am 21.01.2011 im Deutschen Bundestag.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren!
Niemand in diesem Hause hat je die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn beschimpft, Herr Vaatz. Wir kritisieren die Politik. Das ist ein völlig anderer Vorgang. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten - da haben Sie Recht - Hervorragendes; das würde hier niemand bestreiten.

(Beifall bei der LINKEN und der SPD)

Vor 45 Jahren warb die Bahn mit dem Slogan: „Alle reden vom Wetter. Wir nicht“. Damals war dieser Slogan auch noch zutreffend; da funktionierte ja noch alles. Heute klingt das wie bitterer Sarkasmus. Fahrpläne richten sich nach dem Wetter, aber bleiben trotzdem Makulatur. Den zweiten Winter hintereinander erleben wir, dass die Bahn kapituliert.

Die Berliner S-Bahn hat ein hausgemachtes Desaster. Zeitweilig waren nur 200 von 526 S-Bahn-Zügen unterwegs, Strecken wurden vorübergehend stillgelegt. Sie werden staunen: Dieses Niveau hatte die Berliner S-Bahn letztmalig 1946. Das ist doch ein interessantes Datum.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN)

Die Pannenserie begann allerdings schon früher: Im Sommer 2008 mussten die Radachsen gewechselt werden, weil sie einfach brachen. Das war eine kleine Fehlkonstruktion. Ich habe mit Interesse zur Kenntnis genommen: Das dauert bis 2013, also fünf Jahre. Das ist ja eine ungeheure Produktivität.

(Florian Pronold (SPD): Da hätten Sie als Wirtschaftsminister damals schon was machen können!)

Im Sommer 2010 fielen die Klimaanlage aus. Die Leute saßen entweder im Treibhaus bzw. in der Sauna. Das Problem ist: Winter und Sommer sind nicht daran schuld. Schuld daran sind Union und - tut mir leid auch SPD und FDP -, weil Sie die Bahn an die Börse bringen und privatisieren wollten.

(Beifall bei der LINKEN)

Damit war ja verbunden, dass Sie die Bahn profitabel machen wollten. Als Erstes haben Sie dann - leider zusammen mit den Grünen - das Grundgesetz geändert. Nur wir haben dagegen gestimmt, weil Sie geregelt hatten, die Bahn in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln

(Sabine Leidig (DIE LINKE): Genau!)

und künftig - jetzt zitiere ich wörtlich „als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form“ zu führen.

(Sabine Leidig (DIE LINKE): Das war der Kardinalfehler! - Patrick Döring (FDP): So sagt es die Verfassung!)



Das bezahlen wir teuer; denn dadurch waren Sie ja verpflichtet, die Bahn rentabel und profitabel zu machen.

(Patrick Döring (FDP): Grundgesetz!)

Wie haben Sie das gemacht? Das kann ich Ihnen sagen: Von 1995 bis zum Jahre 2010 haben Sie die Zahl der Beschäftigten halbiert. Deshalb müssen die übrigen jetzt ja so viel leisten. Sie haben die Löhne stagnieren lassen; sie haben mehr als 2 000 Bahnhöfe, vor allem im Osten, stillgelegt; Sie haben mehr als 1 000 Bahnhöfe verkauft; Zehntausende Schalter wurden geschlossen; das Schienennetz wurde um 9 000 Kilometer verkürzt, und massenhaft Herr Vaatz hat es gesagt wurden Reichsbahnausbesserungswerke geschlossen, und zwar von allen Regierungen, auch von der Unionsregierung; darum kommen Sie nicht herum. Die S-Bahn in Berlin hat das Personal von fast allen Bahnhöfen abgezogen und eingespart; die Wartungsintervalle wurden erheblich verlängert; Werkstätten wurden geschlossen; die Zahl der Beschäftigten für Instandhaltung und Wartung sank überlegen Sie sich das mal von 800 auf 200, *(Patrick Döring (FDP): Dafür gab es an anderer Stelle gleichzeitig einen Personalaufwuchs! Es ist egal, wer ausbessert, Hauptsache, es wird ausgebessert!)*

und die Zahl der Meister sank von 26 auf 3. Es ist ein einzigartiger Skandal, dass Sie sich trotzdem noch über das wundern, was wir jetzt erleben.

(Beifall bei der LINKEN - Patrick Döring (FDP): Quatsch!)

Weil ja alles profitabel sein sollte, soll die S-Bahn jährlich - auch in diesem Jahr - 50 Millionen Euro abführen. Nein, sie braucht dringend Geld für Investitionen. Sie kann nicht noch Geld an die Bahn AG abführen.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Bahn AG wurde zielstrebig heruntergewirtschaftet und kaputtgespart. Die Ergebnisse sehen wir heute: zu wenige Züge, mangelhafte Wartung und Instandhaltung, schlechterer Service.

Die Große Koalition - Merkel, Steinmeier, Tiefensee - wollte die Bahn seit 2005 privatisieren. Ein Gesetzentwurf lag hier zur ersten Beratung vor. Der Protest aus der Bevölkerung war aber zu groß, und - ich muss das einmal würdigend sagen - ein SPD-Parteitag hat gegen den Willen des Vorstandes

entschieden, dabei nicht mitzumachen.

(Beifall bei der LINKEN)

Was hat die jetzige Koalition in ihre Koalitionsvereinbarung geschrieben? Dort steht: „Sobald der Kapitalmarkt dies zulässt“, erfolgt die Privatisierung.

(Patrick Döring (FDP): Sie haben nicht alles zitiert! Sie haben nicht korrekt zitiert!)

Sie geben Ihre unsozialen neoliberalen Träume leider nicht auf. Wir sollten endlich Lehren aus der Krise der Bahn ziehen:

Erstens. Die Bahn ist keine Profitmaschine, sondern wichtiger Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Millionen Bürgerinnen und Bürger sind auf bezahlbare und pünktliche Mobilität angewiesen, um zur Arbeit und nach Hause zu kommen, um politische Rechte wahrnehmen zu können, um Angehörige, Freundinnen und Freunde zu besuchen, um Urlaub zu machen und Freizeit zu gestalten, einschließlich der Besichtigung von Städten, Gegenden und Natur. Daher hat die Bahn dem Gemeinwohl und nicht privaten Profitinteressen zu dienen. Begreifen Sie das doch endlich!

(Beifall bei der LINKEN)

Die Bahn wird immer ein Zuschussgeschäft sein.

(Patrick Döring (FDP): Wenn wir machen, was Sie sagen, dann ja!)

Ihr Betrieb erfordert Milliarden an Investitionen, und sie ist schon deshalb für Privatisierungen völlig ungeeignet.

Zweitens. Die Deutsche Bahn AG muss eine Anstalt des öffentlichen Rechts werden, damit sie demokratisch kontrolliert werden kann.

(Patrick Döring (FDP): Das funktioniert ja bei ARD und ZDF besonders gut!)

Und: Sie muss verpflichtet werden – jetzt kommt es noch dicker, nun warten Sie einmal ab, Sie können sich gleich noch mehr aufregen – wie ein gemeinnütziges Unternehmen zu handeln.

Gewinnabführungen müssen ausgeschlossen werden.

(Beifall bei der LINKEN, Patrick Döring)

(FDP): Quatsch!)

Trotz des desolaten Zustandes der Bahn verlangen Sie, lieber Herr Ramsauer, die Bundesregierung und die Mehrheit im Parlament im Haushaltsgesetz, dass die Bahn an den Bund vier Jahre lang pro Jahr 500 Millionen Euro abführt. Wollen Sie denn, dass gar kein Zug mehr fährt? Sie können doch der Bahn nicht noch ernsthaft 500 Millionen Euro wegnehmen! Das ist absurder Unsinn, was Sie beschlossenen haben.

(Beifall bei der LINKEN, Patrick Döring (FDP): Sie wissen es doch besser!)

Drittens. Die bereits erfolgten Teilprivatisierungen sind zu stoppen und die Pläne der Bahn AG zu einem Global Player aufzugeben; denn zu Hause ist genügend zu tun. Die Bahn soll sich jetzt nicht in Sansibar oder in den USA einkaufen. Sie soll ihre Aufgaben in Deutschland erledigen. Es wird höchste Zeit.

(Beifall bei der LINKEN)

Viertens. Es ist alles zu unternehmen, den S-Bahn-Betrieb so schnell wie möglich wieder in vollem Umfang zu gewährleisten. Die S-Bahn in Berlin muss in öffentlichem Eigentum verbleiben. Eine Zerschlagung des Unternehmens und eine Ausschreibung einzelner S-Bahn-Strecken muss ausgeschlossen werden.

Fünftens. Die Beschäftigten bei der Bahn AG und bei der S-Bahn leisten, wie ich schon sagte, gerade vor dem Hintergrund des Personalabbaus Enormes: Sonderschichten und Überstunden wurden zur Selbstverständlichkeit. Es ist höchste Zeit, dass man an die Beschäftigten einen entsprechenden Ausgleich zahlt.

(Beifall bei der LINKEN)

Mobilität ist ein Grundrecht. Wir alle sind verpflichtet, es zu verwirklichen. Sie müssen lernen, über die Bahn völlig anders zu denken und sie endlich dem Gemeinwohl unterzuordnen.

(Beifall bei der LINKEN)

*Bei der Bahn scheiden sich die Geister:
Sollen die Weichen Richtung Börsengang
oder Richtung Allgemeinwohl gestellt
werden?*

*Foto: „Gleisharfe“ von Erich Westendarp /
pixelio.de*



Sabine Leidig:
**„Die Bahn im Einklang mit dem
Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit
orientieren“**

„Unsere Argumente haben Überzeugungskraft entfaltet - gegen die (fast) Allparteienkoalition: Eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung ist dafür, dass die Bahn komplett in öffentlicher Hand bleibt. Es geht jetzt darum, dass in diesem Parlament Konsequenzen gezogen werden. Die Bahnpolitik muss einen anderen, einen demokratischen Kurs einzuschlagen!“ Rede von Sabine Leidig am 21.01.2011 im Deutschen Bundestag.

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen!

Ich habe mich in den letzten Wochen ziemlich darüber gewundert, dass aus allen Richtungen die Unternehmenspolitik der Bahn beklagt worden ist. Sie ist falsch, weil sie kurzfristig und auf die Bilanz des Konzerns konzentriert ist und weil die Bahn auf Verschleiß fährt. Ich bin froh, dass wenigstens Herr Beckmeyer, wenn auch als Einziger derjenigen, die hier geredet haben, zumindest im Ansatz Selbstkritik geübt hat. Das finde ich klasse.

(Gustav Herzog (SPD): Das war ehrlich und überzeugend!)

Es war tatsächlich die große Koalition aus Grünen, SPD, CDU/CSU und FDP, die den Börsengang der Bahn gewollt und bestimmt hat.

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Gregor Gysi in Berlin!)

Diesen Privatisierungskurs hat Gregor Gysi nicht mitgemacht.

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir auch nicht! Auch wenn ihr Verfolgungswahn habt!)

Die Linken waren die Einzigen, die von Anfang an gegen diesen Kurs waren.

(Beifall bei der LINKEN)

Frau Künast, das ist einer der Gründe, warum ich als Attac-Bundesgeschäftsführerin für die Linken kandidiert habe und nicht für eine andere Partei. Die Linke hat eine eindeutige und klare Fokussierung auf das Gemeinwohl.

(Beifall bei der LINKEN Florian Pronold (SPD): Immer an die eigene Propaganda glauben!)

Die rot-grüne Bundesregierung hat im April 2005 eine Studie in Auftrag gegeben; das ist ein umfangreiches Werk mit 560 Seiten geworden, das PRIMON-Gutachten. PRIMON ist die Abkürzung für „Privatisierungsvarianten mit und ohne Netz“. Darin ist überhaupt nicht untersucht worden, ob man die Bahn in öffentlicher Hand weiterentwickeln kann. Das wäre doch eine interessante Frage gewesen. Sie haben gesagt: Privatisierung auf jeden Fall.



Die Grünen haben, nachdem die Große Koalition den Beschluss, die Bahn an die Börse zu bringen, weiter vorangetrieben hat, sogar aus der Opposition heraus gefordert, dieses Vorhaben nicht aufzugeben. Ich habe eine Broschüre gefunden: das Wachstum-Schiene-Modell. Darin werden SPD und Union aufgefordert, am vorgesehenen Zeitplan festzuhalten, die Entscheidung über den Börsengang nicht zu verschieben und nicht den Experten zu folgen, die einen Börsengang gänzlich ablehnen.

(Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof) (CDU/CSU): Im Kommunismus fährt die Bahn besser! Ich weiß!)

Das war im Januar 2007. Verantwortet wurde die Broschüre von Fritz Kuhn und Winfried Hermann.

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die haben Sie wohl selber gedruckt bei der Rosa-Luxemburg-Druckerei! Gegenruf der Abg. Dr. Dagmar Enkelmann (DIE LINKE): Das ist ja nicht zu fassen!)

Winfried, ich muss sagen: Ich finde es toll, wenn ihr eine andere Position einnehmt.

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein! Stimmt ja gar nicht!)

Aber wenn ihr in eurem Antrag schreibt, dass die Grünen die verfehlte Bahnpolitik, den Konzern an die Börse zu bringen, immer massiv bekämpft haben, so steht es dort, dann ist das zumindest nicht ganz richtig. Das muss man einmal sagen.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten der SPD - Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), an die SPD gewandt: Das kann ja wohl nicht wahr sein! Ihr, die ihr immer zu uns gesagt habt, wir sollen das gegen euren Schröder erkämpfen, klatscht jetzt? Und früher kamt ihr immer weinend zu uns! Ich glaube es nicht! - Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof) (CDU/CSU): Genau! Lassen Sie sich nichts gefallen, Frau Künast! - Heiterkeit bei Abgeordneten der SPD und der LINKEN)

Frau Künast, hören Sie mir einmal zu. Es gibt in dieser Welt nämlich noch etwas anderes als Bundestagsparteien.

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich muss nicht zuhören! Ich muss nur hier sitzen!)

Die Bevölkerung der Bundesrepublik engagiert und organisiert sich um politische Fragen herum. Wir haben mit der Kampagne „Bahn für Alle“, die wir 2005 auf die Beine gestellt haben, eine sehr breite Bewegung initiiert. Ihr hat sich eine ganze Reihe von Organisationen angeschlossen, die gegen die Privatisierung, gegen den Börsengang der Bahn auf die Straße gegangen sind, Aktionen durchgeführt haben und ans Parlament herangetreten sind: von verschiedenen Experten, dem BUND und Robin Wood bis hin zu Verdi und der IG Metall ein wirklich breites demokratisches Spektrum. Eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung ist seit vielen Jahren dafür, dass die Bahn komplett in öffentlicher Hand bleibt; im März 2008 waren es nach einer repräsentativen Umfrage 70 Prozent. Übrigens ist auch die Mehrheit der Anhänger aller Parteien gegen jedes Privatisierungsmodell. Ich finde, dass das Parlament daraus endlich Konsequenzen ziehen und die Bahnpolitik auf einen anderen, auf einen demokratischen Kurs bringen muss.

(Beifall bei der LINKEN)

Ich will drei Punkte skizzieren, die für diesen anderen, demokratischen Kurs der Bahn aus meiner Sicht notwendig sind. Der erste Punkt ist, dass die Bahn anderes Spitzenpersonal braucht.

(Beifall der Abg. Eva Bulling-Schröter (DIE LINKE))

Und übrigens auch einen anderen Aufsichtsrat, vor allem - wenn der mehr Einfluss bekommen soll - nicht Vertreter von EON, RWE, Südchemie oder Privat Equity Fonds.

Ich will damit nicht die Qualifikation von Herrn Grube anzweifeln. Aber ich will Ihnen Folgendes sagen: Heutzutage schimpfen alle über Herrn Mehdorn, der im Frühjahr 2009 nach einer ganzen Reihe wirklich dramatischer und skandalöser Aktivitäten als Bahnchef abgelöst worden ist. Als Bundeskanzler Schröder diesen Mann aus der Flugzeugindustrie im Jahr 2000 angeheuert hat, war die Zustimmung in diesem Haus aber groß. Auch als Herr Mehdorn 2006 verkündet hat: „Unser Markt ist die Welt“ und: „Ich kann mir gut vorstellen, dass wir in Zukunft auch Flugzeuge betreiben“, haben Sie überhaupt nicht gezuckt. Nun ist es nicht so weit gekommen, dass die Bahn Flugzeuge betreibt. Aber ich erinnere daran, dass im Dezember 2002 versucht wurde, ein Preissystem einzuführen, bei dem man Zugfahrten wie einen Flug vorab hätte buchen müssen. Das hat Hunderttausende Bahnkunden verschreckt. Die Abstimmung mit den Füßen hat dazu geführt, dass

Streckenstilllegung: Nur profitable Verbindungen werden ausgebaut – die Bedürfnisse der Bevölkerung spielen nur noch eine untergeordnete Rolle.

Foto: „abstellgleis“ von Holger Rausch / pixelio.de

dieses Konzept in die Tonne getreten wurde. Ich frage Sie: Warum wird an dieser Stelle nicht ein ganz anderer Weg gegangen? Warum fragt man nicht einfach die Kunden, wie ein vernünftiges Bahnpreissystem gestaltet werden soll? Das wissen die Kundinnen und Kunden der Bahn doch am allerbesten.

(Beifall bei der LINKEN)

Ich glaube, der Vorstand der Bahn hat kein einziges Mitglied mehr, das gelernter Eisenbahner ist. Aber es gibt dort jede Menge Manager aus der Flugzeug-, der Auto- und der Rüstungsindustrie. Das finde ich bedenklich. Ich kenne bei der Bahn, aber auch in vielen anderen Industriebetrieben und in Verwaltungen jede Menge qualifizierter Beschäftigter, die sehr darunter leiden, dass Managementkonzepte von oben nach unten diktiert werden, Stichwort Global-Player-Vorgaben. Die Arbeit wird dadurch nämlich nicht verbessert, und die Erfahrungen, die Kompetenzen und das Fachwissen der Leute werden nicht berücksichtigt.

Zweiter Punkt auf dem Weg zur Börsenbahn: Die Auslandszukäufe müssen aufhören. Noch im letzten Jahr ist Arriva mit Zustimmung der Bundesregierung für 2,7 Milliarden Euro gekauft worden; das ist noch nicht so lange her. Herr Döring, ich bin froh, dass es in dieser Frage auch bei Ihnen Ansätze eines Umdenkens gibt; schließlich sitzen Sie im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn.

(Florian Pronold (SPD): Das wurde ja auch zu Recht kritisiert!)

Auch die kontraproduktiven Großprojekte müssen überdacht und beendet werden.

(Patrick Döring (FDP): Ja, ja! Das zahlt ja der Steuerzahler!)

Für diese beiden Bereiche wird jedes Jahr insgesamt mehr Geld ausgegeben als für die gesamte Infrastruktur in der Fläche.

Drittens. Die Pläne zur Privatisierung mit und ohne Netz müssen endlich ad acta gelegt werden.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Bahn kann als gemeinwohlorientiertes Unternehmen gut entwickelt werden; das ist ja nicht utopisch. Wenn man sich hierzulande einmal



umguckt, dann sieht man Modelle, wie es funktionieren kann. Ich möchte als Beispiel die Region Karlsruhe nennen. Die Karlsruher Verkehrsbetriebe sind ein großes Unternehmen. Zusammen mit Heilbronn und Pforzheim wird auf einer großen Fläche Taktverkehr organisiert. 20 Unternehmen arbeiten in Kooperation miteinander, nicht in Konkurrenz; das würde nämlich nicht funktionieren.

Gehen Sie einmal nach England, Frau Künast. Ich würde Ihnen wirklich empfehlen, einmal von Cambridge zum Flughafen London zu fahren. Da fahren Sie mit drei verschiedenen Verkehrsgesellschaften.

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Erst mal brauche ich eine Bahn, die mich da hinführt!)

Es gibt drei verschiedene Tarfsysteme, drei verschiedene Auskunftssysteme. Das ist ein Flickenteppich. Das Chaos in England ist noch viel größer als bei uns. Die Kunden sind noch unzufriedener, weil es eben kein System in einer Hand gibt.

*Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:
Frau Kollegin, Sie müssen bitte zum Ende kommen.*

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Das ist schade; denn ich hätte gern noch etwas zum Schuldenstand gesagt.

Nur eine Bemerkung: 1994 sind die Schulden der Bahn sozusagen auf null gestellt worden; inzwischen hat die DB AG 15 Milliarden Euro Schulden. Noch eine Anmerkung: Das Schienensystem in Europa, das mit den wenigsten Zuschüssen auskommt, ist das Schienensystem der Schweiz. Auch das kann man in dem PRIMON-Gutachten nachlesen.

*Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:
Frau Kollegin, bitte nicht noch eine Bemerkung. Sie sind schon weit über Ihrer Redezeit.*

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mehr Gerechtigkeit bei der Redezeit!)

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Mein Schlusssatz: Es geht weder um eine bürokratische Behördenbahn noch um eine Börsenbahn. Wir brauchen etwas anderes, etwas Neues. Es geht darum, eine demokratische Bürgerbahn aufs Gleis zu setzen.

(Beifall bei der LINKEN)

Was ich noch mit etwas mehr Zeit gesagt hätte:

Drittens: die Privatisierung mit und ohne Netz wird abgesagt.

Die Bahn kann als Gemeinwohl orientiertes Unternehmen gut entwickelt werden. Das ist ja gar nicht so utopisch. Auch hier zu Lande steht die Bahn in einigen Regionen viel besser da, als im zentralisierten Fernverkehr. Man kann sagen: Dort wo die Bahn näher dran ist an den Menschen, gibt es Lichtblicke. Das gilt zu Beispiel für die Karlsruher

Verkehrsbetriebe. Die betreiben ja inzwischen mit den Heilbronn und Pforzheim einen großen regionalen Schienenverkehr in der Fläche - mit Taktverkehr und Kooperation zwischen 20 Unternehmen. Die Fahrgastzahl sind in den letzten 15 Jahren vervielfacht worden. Da gibt es einige Parallelen zum Erfolg der Bahn in der Schweiz:

- der Chef (und die Seele) des Unternehmens war bis vor kurzem ein Mann, der selbst Bahner und super kompetent war
- der Betrieb befindet sich komplett in öffentlichem Eigentum, wobei die Kontrolle dezentral, eher bürgernah ist
- und das Unternehmen kontrolliert weitgehend das Schiennetz und legt Wert auf diese Einheit von Infrastruktur und Betrieb.

Hier schließt sich übrigens ein Kreis. Die Grünen und die CDU mögen derzeit nicht für einen Bahn-Börsengang eintreten. Aber die Orientierung auf „mehr Wettbewerb“, also: mehr private und konkurrierende Eisenbahnen, und die „Abtrennung der Infrastruktur“ von der DB AG ist ein ähnlicher Holzweg. Wie miserabel das ausgehen kann, studiert man am besten in Großbritannien. Dort ist das Netz seit 2001 wieder komplett in staatlicher Hand, aber der Bahnbetrieb ist privatisiert. Ein arger Flickenteppich. Die Unzufriedenheit der Fahrgäste und das Chaos sind noch größer als bei uns.

An dieser Stelle noch folgende Hinweise:

Erstens, der Bund lastet den Steuerzahlern viele Milliarden Schulden für die Banken auf – aber für die Bahn soll das nicht gehen?!

Zweitens, in dieser PRIMON-Studie wurden viele europäische Eisenbahn-gesellschaften miteinander verglichen – allerdings taucht die erfolgreichste, diejenige der Schweiz, so gut wie nicht auf. Aber man findet auf Seite 77 einen europaweiten Vergleich der „durchschnittlichen jährlichen Zuwendungen in EUR Cent je Einheitskilometer (Ptkm = Pkm und tkm addiert) der Eisenbahnen 1995-2003“. Das heißt: was kostet die Bahn für die Steuerzahler. Das Ergebnis: Die SBB schneidet mit nur 2,4 Cent je Ptkm mit Abstand am besten ab Deutschland muss mit 7 Cent fast drei mal mehr, Italien: mit 9,4 Cent vier mal mehr zuschießen.

Werte Kolleginnen und Kollegen, die überwältigende Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger dieses Landes ist der Meinung: Die Bahn ist keine Ware. Sie soll nicht an die Börse und auch nicht teilweise verkauft werden. Aber niemand wünscht sich eine schlafmützige, dirigistische Obrigkeitsstaatsbahn.

Es geht also nicht um entweder - oder. Wir brauchen keine bürokratische Behördenbahn und keine Börsenbahn. Es geht um etwas anderes. Um etwas Neues. Es geht darum, eine demokratische Bürgerbahn aufs Gleis zu setzen. Und dafür kämpft die Linke

Antrag

der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- 1) In den ersten Winterwochen 2010 kam es in Deutschland zu einem Kollaps so gut wie aller Verkehrsträger. In besonderem Maß traf es dabei die Deutsche Bahn AG (DB AG), die ein neuerliches Winterchaos erlebte. Zwar verweist Bahnchef Rüdiger Grube auf den „frühen Wintereinbruch“ und jongliert mit dem meteorologischen Superlativ „der kälteste und schneereichste Dezember seit 41 Jahren“. Doch die Witterungsverhältnisse spielen nur am Rande eine Rolle. Tatsächlich erlebt die Deutsche Bahn eine Dauer- und Strukturkrise. Diese begann im Sommer 2008 mit einer gebrochenen Radsatzwelle, sie verschärfte sich im Winter 2009/2010 mit dem weitgehenden Zusammenbruch des Schienenfernverkehrs und sie wurde im Sommer 2010 nochmals mit dem vielfachen Ausfall von Klimaanlage in ICE-Zügen gesteigert. Vor dem Hintergrund der Geschichte der Eisenbahnen und mit einem Blick auf die Schweiz lässt sich belegen, dass diese Krise nicht unabwendbar, sondern hausgemacht ist.
- 2) Bei der Berliner S-Bahn, einer hundertprozentigen Tochter der Deutschen Bahn AG, wurde das allgemeine Desaster im Schienenverkehr nochmals gesteigert. Seit zwei Jahren befindet sich die S-Bahn in einer Dauerkrise. Auch in diesem Fall lässt sich mit der Verkehrsgeschichte und einem Blick auf andere Massennahverkehrsmittel belegen, dass der Zerfall dieses Verkehrsmittels nicht objektiv bedingt ist.
- 3) Die Deutsche Bahn AG verfolgt, unterstützt durch die jeweiligen Bundesregierungen, seit rund einem Jahrzehnt eine Geschäftspolitik, die die Krisentendenzen im Kerngeschäft vertiefen muss. Auf der einen Seite entwickelte sich die DB AG zum Global Player, indem im Ausland massiv in die Übernahme von Logistik- und Bahnunternehmen investiert wurde. Auf der anderen Seite baut die Deutsche Bahn im Inland das Schienennetz ab und investiert vor allem in Großprojekte, die den Bahnverkehr behindern, wenn nicht direkt schädigen. Stuttgart 21 ist dafür ein Beispiel von vielen.
- 4) Während mit der Bahnreform des Jahres 1994 eine formelle Bahnprivatisierung erfolgte, zielt die offizielle Politik der Bundesregierungen und des Bahnvorstands seit dem Jahr 2000 auf eine materielle Bahnprivatisierung. Diese Orientierung, die mit unterschiedlichen Privatisierungsmodellen konkretisiert wurde und die auch von der gegenwärtigen Bundesregierung explizit – so im Koalitionsvertrag – verfolgt wird, läuft darauf hinaus, dass im Schienenverkehr anstelle des Gemeinwohls das Ziel der Gewinnmaximierung im Zentrum steht. Die Folgen sind ein massiver Abbau der Bahnbelegschaft, ein Zusammenstreichen von Serviceleistungen und nicht zuletzt das Sparen bei Instandhaltung, Wartung und Sicherheit.
- 5) Mit der im Dezember 1993 in Bundestag und Bundesrat beschlossenen Bahnreform war auch eine Verfassungsänderung verbunden. Im neu eingefügten Artikel 87e Grundgesetz (GG) wurde die Orientierung des Schienenverkehrs an Gemeinwohl verwässert und festgelegt, dass "die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt" werden. Allerdings wird auch in Artikel 87e GG festgelegt, dass der Bund gewährleistet, dass beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes sowie bei den Bahnverkehrsangeboten dem "Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen" Rechnung getragen wird. Dem widerspricht eine Orientierung des Schienenverkehrs auf Gewinnmaximierung.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Schienenverkehr als einheitliches System wieder am „Wohl der Allgemeinheit“ und „insbesondere an den Verkehrsbedürfnissen“ (Artikel 87e GG) auszurichten;
2. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der vorsieht, den Artikel 87e des Grundgesetzes dahingehend zu ändern, dass die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in öffentlich-rechtlicher Form geführt werden;
3. die Deutsche Bahn AG in eine Anstalt öffentlichen Rechts umzuwandeln, die wie eine gemeinnützige Einrichtung zu verfahren hat, damit keine Gewinne abgeführt werden und das Unternehmen demokratisch kontrolliert wird; bei der das Eigentum durch Bund und Länder repräsentiert wird und die einer sozialen und nachhaltigen Bahnpolitik unterliegt;
4. als Sofortmaßnahmen bei der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken,
 - dass Teilprivatisierungen sofort gestoppt werden und die Global Player-Orientierung aufgegeben wird,
 - dass kontraproduktive Großprojekte, insbesondere Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, aufgegeben werden,
 - dass Investitionen zum schnellstmöglichen Austausch nicht dauerfester Radsatzwellen und zur Vorhaltung ausreichender Reservekapazitäten getätigt werden. Für den letztgenannten Zweck wird auf die bisher geplante Abführung von jährlich 500 Millionen Euro aus den Gewinnen der DB AG an den Bund verzichtet,
 - dass in allen Bereichen des Schienenverkehrs die Zielsetzung Barrierefreiheit realisiert wird;
5. als Sofortmaßnahme bei der S-Bahn Berlin gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg darauf hin zu wirken, dass ein stabiler S-Bahn-Betrieb so bald wie möglich - zumindest im Verlauf des Jahres 2011 - wieder stattfindet und zu gewährleisten, dass im Fall einer Umwandlung der Unternehmensstruktur der S-Bahn diese komplett in öffentlichem Eigentum verbleibt, eine Zerschlagung des Unternehmens und eine Ausschreibung einzelner S-Bahn-Strecken ausgeschlossen wird.

Berlin, den 19. Januar 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Die Verkehrsträger im Winter 2010/11

Tatsächlich spielt die Natur nur bei der Binnenschifffahrt, die über weite Strecken zum Erliegen kam, eine ausschlaggebende Rolle – was jedoch Jahr für Jahr der Fall ist und tatsächlich zu erwarten war. Der in weiten Gebieten stattfindende Zusammenbruch des Straßenverkehrs, vielfach mit Massenkarambolagen verbunden, hatte überwiegend andere Gründe: Die Räumdienste funktionierten nicht oder unzureichend, vielfach fehlten Sand und Salz, Lastkraftwagen, die Autobahnen blockierten, waren vielfach mit nicht Winter gerechter Bereifung unterwegs. Dass viele Flughäfen tagelang keine Flüge abwickeln konnten, lag ebenfalls überwiegend an unzureichend vorgehaltenen Kapazitäten für das Beräumen der Startbahnen und das Enteisen der Flugzeuge. Das Versagen der Verkehrsträger Straße, Binnenschifffahrt und Luft hätte die große Chance für die Schiene sein können. Doch im 35.000 Kilometer langen deutschen Schienennetz gab es ein vergleichbares Bild wie bei den anderen Verkehrsträgern: Dutzende Züge blieben auf freier Strecke liegen, Hunderte Züge fielen komplett aus und Tausende Züge hatten Verspätungen von addiert einigen zehntausend Stunden.

Die Bahnspitze ging offensichtlich fest davon aus, dass sich ein Chaos wie im Winter 2009/2010 im

darauf folgenden Jahr nicht wiederholen werde. Im November 2010 präsentierte die *„Welt am Sonntag“* eine zweiseitige Reportage mit dem Titel *„Inside Deutsche Bahn: Wie der Konzern mit dem Schnee kämpft“*. Der einleitende Satz lautet: *„Ein Chaos wie im vergangenen Winter darf es nie wieder geben – das weiß Bahnchef Rüdiger Grube“* (Welt am Sonntag vom 21. November 2010).

In der von der Deutschen Bahn AG herausgegebenen Zeitschrift *„mobil“* - Ausgabe Januar 2011 – ist zu lesen: „Der vergangene Winter hatte die DB kalt erwischt, vor allem den Personenverkehr und die Infrastruktur (...) Das soll sich in diesem Winter nicht wiederholen – dafür will die DB sorgen. So hat sie im Personenverkehr neue Enteisungsanlagen beschafft. Außerdem sorgt die DB bis März 2011 für mehr Reserve-ICE, etwa indem sie auf weniger befahrenen Strecken IC-Züge statt ICE einsetzt. Auch bei der Infrastruktur tut sich etwas. Die DB (...) setzt Winterkoordinatoren in den Betriebszentralen ein (...) Weichenheizungen werden nachgerüstet sowie Abdeckungen eingebaut, die von vornherein verhindern, dass sich Schnee und Eis in Weichen festsetzen. Entlang der Strecken hat die DB noch vor dem ersten Schneefall Äste und Bäume beschnitten, von denen sicher anzunehmen war, dass sie unter der Schneelast an Oberleitungen und

Schienen fallen würden.“ (mobil 01/2011)
Tatsächlich froren hunderte Weichen ein, fehlten Enteisungsanlagen, gab es nicht ausreichend Reserven-Fernverkehrszüge, wurde vielfach die Stromzufuhr bei Oberleitungen durch herab brechende Äste unterbrochen.

Strukturelle Krise und Dauerkrise

Am 8. Juli 2008 brach bei einem ICE in Köln eine Radsatzwelle (Achse) während einer Langsamfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof und über die Hohenzollernbrücke. Die Untersuchung durch die Bundesanstalt für Materialprüfung ergab, dass die Radsatzwelle bereits nach dem letzten Halt vor Köln, in Siegburg/Lahn, gebrochen war und dass der ICE dadurch bei Hochgeschwindigkeit mit einer durchgebrochenen Radsatzwelle fuhr. Die Analyse des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), wonach die Gefahr einer Eisenbahnkatastrophe „wie in Eschede 1998“ bestand, bestätigte sich. Seit diesem Ereignis bestätigt sich, was Materialexperten und Bahnfachleute wie Prof. Vatroslav Grubisic seit 2003 in Beiträgen in Fachzeitschriften geschrieben hatten: Die Radsatzwellen aller ICE-3 und aller ICE-VT-Garnituren sind nicht dauerhaft. Der Vorstand der DB AG gestand diese Tatsache scheinbarweise ein und geht inzwischen davon aus, dass alle Radsatzwellen dieser Züge gegen stabilere ausgetauscht werden müssen. Dieser Prozess soll aber erst im Jahr 2013 abgeschlossen sein. Alle ICE-Züge dieser Bauart, bei denen die Radsatzwellen noch nicht ausgewechselt wurden, müssen seit Herbst 2008 auf Anordnung des EBA in sehr kurzen Intervallen mit Ultraschall auf Rissbildungen untersucht werden.

Im Winter 2009/2010 gab es erstmals einen weitgehend flächendeckenden Ausfall vieler Fernverkehrszüge. Auch damals verwies der Vorstand der Deutschen Bahn AG auf einmalige Witterungsverhältnisse. Dies steht im Kontrast zu dem Artikel der bereits zitierten DB-AG-Zeitschrift. Dort heißt es: **„Für den Schneeräumexperten der DB Netz AG, Frank Schulze, war der vergangene, extrem harte Winter mit rund 200 Einsätzen jedoch mitnichten ein Rekordjahr. ‚Da hatten wir 2005/2006 mit 280 Einsätzen deutlich mehr zu tun.‘“** (mobil 01/2011).

Im Sommer 2010 gab es katastrophale Situationen in ICE, in denen die Klimaanlagen ausgefallen waren. Bei der Aufarbeitung dieser Vorgänge stellte die DB AG in Aussicht, bei dem Resign der besonders betroffenen Flotte der ICE-2 auch Klimaanlagen einzubauen, die für höhere Hitzegrade ausgelegt sind. Die DB AG wollte bis Ende 2010 mitteilen, ob es eine solche Nachrüstung geben wird. Eine positive Antwort liegt nicht vor. Es droht offensichtlich die Gefahr vergleichbarer Ereignisse im Sommer 2011.

Naturbedingt oder hausgemacht?

Die alte Bundesbahn schaltete 1966 den Werbeslogan **„Alle reden vom Wetter. Wir nicht“**. Das

wurde von der Bevölkerung und von den Fahrgästen als zutreffend wahrgenommen. Eine solche Werbung für die Bahn ist heute undenkbar – beziehungsweise sie würde als bitterer Sarkasmus wahrgenommen. Die DDR-Reichsbahn befand sich ohne Zweifel oft – und insbesondere am Ende der DDR – in einem kritischen Zustand. Dennoch gab es zu keinem Zeitpunkt der vierzigjährigen Existenz dieses Unternehmens einen Kollaps vergleichbarer Art, wie wir ihn derzeit bei der Deutschen Bahn AG erleben.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verkehren seit Jahrzehnten ohne große Störungen, wie sie inzwischen in Deutschland üblich sind. Auch im Winter 2010/2011 fand der Bahnverkehr im Nachbarland Schweiz weitgehend regelmäßig und zur Zufriedenheit der Fahrgäste statt – bei deutlich niedrigeren Temperaturen und im Halbstundentakt auf Höhen zwischen 400 und 1400 Metern über dem Meeresspiegel.

Einen direkten Vergleich zwischen der Eisenbahn in der Schweiz und in Deutschland konnte man Ende 2010 in der „Neuen Züricher Zeitung“ lesen. Dabei wurde auch deutlich, dass die Schweiz bereits systematische Winterhilfe für die Deutsche Bahn leistet:

„Während in den letzten Wintertagen auf den Schienen der deutschen Bahn grosses Chaos herrschte, verlief der Bahnverkehr in der Schweiz weitgehend problemlos. (...) ‚Wetterbedingt hatten wir in den letzten Tagen keine grösseren Störungen‘, sagt SBB-Sprecher Christian Ginsig zu NZZ-Online. (...) Die Bahn kehre bei tiefen Temperaturen und Schnee einiges vor, um Verspätungen oder Zugsausfälle möglichst zu vermeiden. So werden in eisigen Nächten abgestellte Lokomotiven nicht vom Strom getrennt, sondern stets auf einer gewissen Betriebstemperatur gehalten. Ausserdem sind die Weichen auf den Hauptlinien elektrisch

oder mit Propangas beheizt, so dass sie nicht einfrieren können. In Deutschland ist das anders, weshalb die derzeit eisigen Temperaturen rasch grössere Behinderungen zur Folge haben können. Das bekommen neben verspäteten oder gestrandeten Reisenden auch die SBB zu spüren. «Gerät in Deutschland der Fahrplan durcheinander, so treffen in Basel oft für die Schweiz nicht zugelassene deutsche Zugskompositionen ein», erklärt Ginsig. (...) Diese Züge seien nicht mit dem Schweizer Zugsicherungssystem ausgestattet und dürften deshalb nicht weiterfahren. Dann müssen die SBB die Verbindung ab der Grenze zum Schweizer Endbahnhof sicherstellen. Zum Einsatz kommen in solchen Fällen die Dispo-Züge, wie sie im SBB-Jargon heissen. Das sind laut Ginsig Kompositionen die an verschiedenen Bahnhöfen auf Abruf bereit stehen, um bei Zugspannen Lücken im Fahrplan zu vermeiden. Sie verfügen über Lokomotivführer und Zugbegleiter und sind deshalb sofort einsatzbereit. Es handelt sich jedoch oft um ältere Einheiten, was für die Passagiere Komforteinbussen bedeutet (...) Auf der Linie

Zürich – Stuttgart dagegen kann dies an der Grenze nicht passieren. Diese Linie befahren unabhängig von den Schneeproblemen in Deutschland seit einiger Zeit ohnehin schon Schweizer Züge. Weil die Deutsche Bahn zu wenig Rollmaterial hat, stellen die SBB laut Ginsig vier Zugskompositionen (total 20 Wagen) zur Verfügung. Diese sorgen für täglich 14 Verbindungen nach Stuttgart.“ (In: Nue Züricher Zeitung“ vom 27. Dezember 2010).

Global Player und Fahren auf Verschleiß

Im November 2009 schloss die DB AG im Emirat Katar einen Auftrag in Höhe von 17 Milliarden Euro über Bahninfrastrukturprojekte ab. Im Frühjahr 2010 reisten Bundesverkehrsminister Ramsauer und Bahnchef Grube in die Vereinigten Arabischen Emirate und vereinbarten Investitionen der DB AG in Milliardenhöhe für unterschiedliche Bahnsysteme in der Region. 2010 kaufte die DB AG für knapp 3 Milliarden Euro (einschließlich der Übernahme von Schulden) Arriva, den größten privaten Bahn- und Busbetreiber auf. Zur gleichen Zeit betrieb sie das Projekt einer durchgehenden ICE-Verbindung Frankfurt/M. - London mit der Durchquerung des Eurotunnels. Damit heizt sie den Konkurrenzkampf mit der französischen Staatsbahn SNCF an. Ende 2010 weitete die Deutsche Bahn ihr internationales Reiseangebot nach Italien auf der Brenner-Route (München-Verona) mit eigenem Wagenmaterial in Kooperation mit der österreichischen Staatsbahn ÖBB aus. Damit verschärft sie die Konkurrenz mit den italienischen Bahnen FS und Trenitalia.

Diese Politik von großangelegten Aufkäufen und Auslandsinvestitionen kontrastiert mit der „schlanken Bahn“ im Inland. Selbst wenn der höchste Wert veranschlagt wird, der – laut Bahnchef Grube – für die Anschaffung von neuem rollendem Material zur Beendigung der Misere der Berliner S-Bahn zwei Milliarden Euro beträgt, gewählt wird, so entspricht dies nur zwei Drittel dessen, was die DB AG 2010 für den Kauf von Arriva ausgab. Bahnchef Grube erklärte selbst, nach welchem Konzept die DB AG im Inland verkehrt: „Wir fahren längst auf Verschleiß. Wir haben keine Reserven mehr.“ (In: Die Welt vom 11. Januar 2011). Es gibt – aufgrund des Abbaus von Personal und Werkstätten – flächendeckend Wartungsprobleme. Als im April 2010 ein ICE auf der Strecke Amsterdam – Basel zwischen Montabaur und Limburg bei voller Fahrt eine komplette Tür verlor und diese auf einen entgegenkommenden ICE prallte (es gab sechs Verletzte), ließ die DB AG zunächst verlauten, es handle sich um einen Konstruktionsfehler. Die Untersuchung ergab, dass eine lose Stellmutter in der Verriegelung und damit ein Wartungsfehler die Ursache war. (Financial Times Deutschland vom 21. April 2010).

Modelle der Bahnprivatisierung

Es gab seit 2005 unterschiedliche Modelle der Bahnprivatisierung: Zwischen 2005 und 2008

betrieben die Regierung Merkel-Steinmeier und der Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee das Projekt eines „integrierten Börsengangs“. Dafür wurde auch ein umfangreicher Gesetzentwurf entwickelt und in erster Lesung im Bundestag debattiert. Das Projekt scheiterte aufgrund von Protesten in der Bevölkerung, einer breit angelegten **Kampagne der Bahnprivatisierungsgegner** („Bahn für Alle“), des **innerparteilichen Widerstands in der SPD** (was auf dem Hamburger SPD-Parteitag im Oktober 2007 dazu führte, dass die große Mehrheit der Parteitage delegierten sich gegen den gesamten Parteivorstand stellte) und der Finanzmarktkrise. Nur wenige Wochen vor dem für Oktober 2008 angesetzten Börsengang der DB AG musste die Bundesregierung die Reißleine ziehen und das Projekt vorläufig absagen. Allerdings fassten die Regierungsparteien CDU/CSU und SPD im Mai 2008 einen auch heute noch gültigen Beschluss (Bundestagsdrucksache 16/9070), der eine Teilprivatisierung des gesamten Bahnbetriebs (der DB mit Nah-, Fern- und Güterverkehr auf Schienen und der weltweiten Logistik) fordert. Im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung vom Oktober 2009 wird festgehalten: „Sobald der Kapitalmarkt es zulässt, werden wir die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten“ der Deutschen Bahn AG „einleiten“. Im Januar 2011 erklärten maßgebliche Verkehrspolitiker der Regierungsparteien, die Bundesregierung favorisiere inzwischen eine Bahnprivatisierung, bei der der „Wettbewerb“ weiter gesteigert und ein Teilverkauf der DB AG, insbesondere der Verkauf des Schienengüterverkehrs (Schenker; DB Railion), im Zentrum steht („Börsenblatt“ vom 13. Januar 2011).

Auswirkungen der Orientierung auf die Bahnprivatisierung

Im Zeitraum 1995 bis 2010 wurde die Zahl der Beschäftigten im Bereich Schiene (DB AG und Private zusammen) mehr als halbiert – bei insgesamt größeren Leistungen (Reduktion von 450.000 auf 185.000). Die Arbeitsintensität der Beschäftigten wurde erheblich erhöht. Das Lohnniveau stagniert in dem Zeitraum real; teilweise gibt es auch absolute Absenkungen. Mehr als 2000 Bahnhöfe wurden geschlossen, mehr als 1000 verkauft. Zehntausende Schalter wurden geschlossen. Das Schienennetz wurde ein weiteres Mal um 9000 km – von 44.000 auf 35.000 km – gekappt.

Die Zahl der Langsamfahrstellen erhöht sich kontinuierlich. Meist werden sie in neue Fahrpläne integriert, sodass sie als solche erst gar nicht aufgeführt werden. Dies mündet jedoch oft in verlängerten Fahrzeiten. Ein interessantes Beispiel: Auf der Verbindung Stuttgart – München benötigt der ICE laut Fahrplan 2010/2011 144 Minuten. Die Bahn und das Bundesverkehrsministerium versprechen, mit der Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm die Fahrtzeit auf 109 Minuten zu reduzieren. Nun benötigte die Bahn vor 15 Jahren, im Jahr 1995, laut Fahrplan für dieselbe Strecke Stuttgart -München 121 Minuten. Das heißt, es gab

eine Fahrzeitverlängerung von 21 Minuten in 15 Jahren. Dies ist in erheblichem Maß Resultat der Verschlechterung der Infrastruktur. Allein Investitionen in die Infrastruktur mit dem Ziel, hier das Niveau von 1995 zu erreichen, würden mehr als die Hälfte des Fahrtzeitgewinns erbringen, der mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke verbunden ist. Bei den zur Debatte stehenden Investitionen in die Infrastruktur geht es um einige Hundert Millionen Euro; bei S21 und der Neubaustrecke geht es um mehr als acht Milliarden Euro.

S-Bahn Berlin: Geschichte, Krise und Opfer des gewollten Börsengangs

Der Betrieb der S-Bahn in Berlin war über rund ein Jahrhundert hinweg weitgehend stabil. Diese Solidität der Berliner S-Bahn wirkte auf die Berlinerinnen und Berliner überzeugend: Als beispielsweise die DDR die S-Bahn im Westteil der Stadt nach dem S-Bahn-Streik im Jahr 1980 aufgegeben hatte und als der Westberliner Senat das Verkehrsmittel S-Bahn einstellen wollte, gab es mehrere Initiativen zur Reaktivierung der S-Bahn, die in der Westberliner Bevölkerung großen Widerhall fanden. Der Westberliner Senat rang sich zur Wiederbelebung der S-Bahn durch: pünktlich zur Abgeordnetenhauswahl, am 1. Februar 1985, wurde die Wanneseebahn – und in den Folgejahren weitere S-Bahn-Strecken – wieder eröffnet. Nach der Wende wurde die S-Bahn weiter ausgebaut, was von hohen Fahrgastgewinnen begleitet war.

Im Dezember 2010 und Anfang Januar 2011 konnte die Berliner S-Bahn zeitweilig nur 36 Prozent ihres Wagenparks einsetzen (200 von 526 S-Bahn-Zügen). Das entsprach dem Stand des Nachkriegsjahres 1946. Die Außenbezirke Spandau und Hennigsdorf wurden mehr als eine Woche lang komplett von der S-Bahn abgehängt. Seit mehr als einem Jahr fährt die SBahn im Notfahrplan-Modus. Die Berliner S-Bahn erlebt 2010/2011 den dritten Krisenwinter. Bei der S-Bahn Berlin sind die Folgen des Privatisierungskurses besonders deutlich: Die Belegschaft wurde radikal abgebaut, das Personal von fast allen S-Bahnhöfen abgezogen, die Wartungsintervalle „gespreizt“ und die Instandhaltungskapazitäten in unverantwortlichem Maß reduziert. In der Hauptwerkstatt wurde die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von 800 auf 200 und die Zahl der Meister von 26 auf 3 heruntergefahren. Seit 2005 gab es mit dem Sparprogramm „OSB“ (**Optimierung S-Bahnen**) die Zielsetzung, von Jahr zu Jahr die Mittelabführung aus dem Bereich der S-Bahn an den Mutterkonzern DB AG zu steigern, um auf diese Weise die Gewinne der DB AG zu maximieren und den Börsengang vorzubereiten. In dem Offenen Brief des ehemaligen Arbeitsdirektors der S-Bahn-Berlin, Ernst-Otto Constantin, an die Berliner Verkehrssenatorin und an die Fraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses vom 10. Januar 2011 wird die folgende logische Bilanz gezogen: „Der heutige Zustand der S-Bahn war damit vorherzusehen“. Der ehemalige S-Bahn-Arbeitsdirektor macht in diesem Text auch deutlich, dass die für das S-Bahn-Desaster Verantwortlichen auch in der gegenwärtigen Führungsspitze der Deutschen Bahn AG in entscheidender Position vertreten sind: „Herr Thon (der ehemalige S-Bahn-Geschäftsführer; d. Red.) war zwar vom Aufsichtsrat als Geschäftsführer der S-Bahn bestellt, er hatte jedoch nie einen Dienstvertrag mit der S-Bahn,

sondern nur mit DB Regio. Dort war zu jener Zeit Herr Homburg Chef. Ihm gegenüber war Herr Thon mithin berichtspflichtig. Vieles spricht dafür, dass Herr Thon nichts ohne dessen Rückendeckung veranlasst hat. Auch deshalb ist für mich zuerst Herr Homburg in die Verantwortung zu nehmen.“

Verfassung und Eisenbahn

Artikel 87e Absätze 3 und 4 des Grundgesetzes lauten:

- (3) Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch ein Bundesgesetz geregelt.
- (4) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonen-nahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

Die genannten Bundesgesetze gibt es auch 16 Jahre nach der „Bahnreform“ nicht. Damit wird das Nähere nicht geregelt; der Tatsache, dass der Bahnprivatisierungskurs diametral der Zielsetzung „Gewährleistung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere der Verkehrsbedürfnisse“ widerspricht, wird nicht entgegen-gesteuert (etwa durch ein Bundesgesetz, das Mindest-Verkehrsangebote für einzelne Regionen, Oberzentren usw. definiert).



Deutsche Bahn: Wer bestimmt die Richtung?

Foto: CFALK / pixelio.de

V.i.S.P.: Sabine Leidig (MdB), verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag.
Layout/Gestaltung: Marco Heinig, Dominik Fette