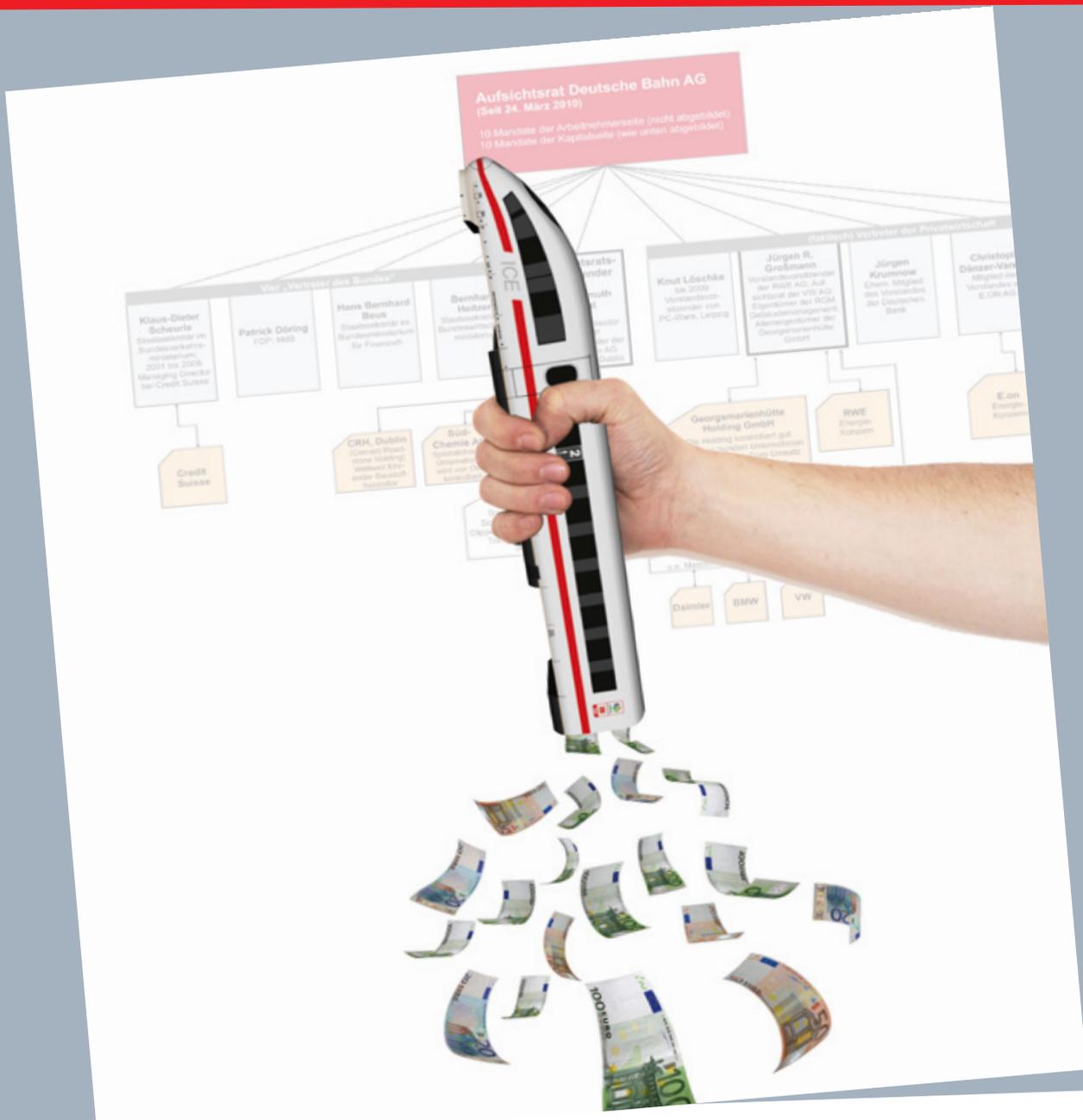


Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular
Ausgabe 2, Sommer 2010

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG



Am 27. März 2010 wurde der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG neu gewählt. Da sich die Bahn zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindet, sollten auch 100 Prozent der Eigentümer-Mandate mit Menschen besetzt sein, die in erster Linie die Interessen der öffentlichen Hand vertreten. Tatsächlich entfallen im neuen Aufsichtsrat von den zehn Mandaten der Eigentümerseite nur vier auf Vertreter des Bundes. Einer dieser vier war bis vor kurzem mit einer Schweizer Großbank verbunden, die sich für die Bahnprivatisierung engagierte. Bei den übrigen handelt es sich um

Vertreter von privaten Unternehmen. Mindestens drei davon sind mit Interessen verbunden, die tendenziell in Konflikt zu denen der Bahn stehen. Einer, der Aufsichtsratsvorsitzende, ist für eine weltweit agierende „Heuschrecke“ tätig. Details zum Skandal Ausverkaufs-Aufsichtsrat in diesem Zirkular 02.

Andere Themen Sackgasse Elektro-Automobilität // Konferenz Auto.Mobil.Krise // PPP-Projekte // Sicherheit im Schienenverkehr // S-Bahn-Desaster Berlin // Arriva-Kauf // Ausweitung des Nachtflugverkehrs // Hafen-Konferenz

Inhaltsverzeichnis

Da kriegt man die Krise!	3	Antrag Deutscher Bundestag Den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG kompetent und demokratisch besetzen	35
A Verkehr allgemein	4		
Auto.Mobil.Krise Int. Konferenz vom 28. bis 30. Oktober 2010 Rainer Rilling/Rosa Luxemburg Stiftung	4	Deutscher Bundestag Kleine Anfrage Neubesetzung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn	40
Elektro-Auto-Mobilität. Oder: Die Reformlüge der Autoindustrie von Winfried Wolf	6	Frech und ignorant – Eine Bewertung der Antworten der Bundesregierung Winfried Wolf	46
Antrag Deutscher Bundestag Klimaschutz im Verkehr braucht wesentlich mehr als Elektroautos	12	S-Bahn-Krimi Berlin Sabine Leidig und Winfried Wolf	49
Der Beitrag des Elektroautos zum Klimaschutz Dr. Axel Friedrich /Eine Stellungnahme	19	Der Global player-Wahn der Bahn Sabine Leidig	53
Spart die Koalition beim Nahverkehr? Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent der Bundestagsfraktion DIE LINKE	20	Antrag Deutscher Bundestag Den Schienenverkehr als sichere Verkehrsform erhalten und stärken	55
Privatisierung im Straßenbau Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent der Bundestagsfraktion DIE LINKE	22	C Flugverkehr	61
Linke Verkehrspolitik ist Sozialpolitik – oder – Welche Richtung sollte LINKE Verkehrspolitik einschlagen? Dr. Karl-Georg Schroll	27	Unter den Lärmteppich gekehrt Tanja Girod, wissenschaftliche Mitarbeiterin im Büro Herbert Behrens	61
B Schienenverkehr – Deutsche Bahn AG	31	Fluglärm belastet Millionen - Nachtfluglärm macht krank Tanja Girod	62
Ausverkaufs-Aufsichtsrat der DB AG	31	Veranstaltungsankündigung Maritime Konferenz	64
Grafik zu Struktur des Aufsichtsrats	34	Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	65

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22 75 11 70, Fax: 030/22 75 61 28
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, Stellvertretender Vorsitzender
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

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

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

Da kriegt man die Krise!



Sabine Leidig



Thomas Lutze

hat Roland Koch (als noch Ministerpräsident) unwidersprochen die Kürzung von „Subventionen“ angekündigt. Es muss befürchtet werden, dass der Aberwitz

Nun also, nach NRW-Wahl und „Rettungspaketen“ für die Eurozone respektive für die Banken, werden Rotstifte gezückt und öffentliche Ausgaben gekürzt. Eine Chance für den Verkehrsbereich, könnte man meinen, unsinnige Autobahn- und Größenwahnprojekte zu beerdigen und den längst überfälligen Richtungswechsel zu umweltgerechter Verkehrspolitik zu vollziehen. Aber scheinbar hat der zuständige Minister das rote Signal übersehen. Verkehrspolitiker aus den Regierungsfractionen setzen unvermindert auf die Straße, fordern neue Finanzierungsquellen und beteiligen sich am Elektro-Auto-Hype, mit dem der Kfz-Verkehr ein grünes Feigenblatt bekommen soll. Im Fall des öffentlichen Schienenverkehrs dagegen



Herbert Behrens

blieb unangetastet. Auch die Förderung des Flugverkehrs (Steuerfreiheit von Flugbenzin und Kerosin z.B.) wurde nicht moniert.

des „Koch-Steinbrück-Papiers“ aus dem Jahr 2003 erneut die politische Agenda bestimmt: Zuschüsse für den öffentlichen Verkehr wurden als Subventionen gebranntmarkt – darunter auch die Mittel für den Ausbau von Schienenstrecken. Kürzungen der bitter notwendigen finanziellen Unterstützung waren die Folge. Der Straßenbau hingegen

Jede Krise birgt auch Chancen.

Wir wollen dazu beitragen, dass der größte Teil des größten Investitionsetats im Bundeshaushalt für Verkehrsreduzierung, für Schienenausbau und besseren ÖPNV eingesetzt wird, damit klimapolitische und soziale Ziele erreicht werden. So ganz nebenbei generiert eine Milliarde Euro für diese Zwecke mindestens ein- einhalb mal mehr Arbeitsplätze, als die selbe Summe im Autobahnbau.

Es ist zu hoffen, dass in den Städten und Dörfern des Landes genug Menschen mit etwas Weitblick zu finden sind, die sich zu Wehr setzen, gegen die krisenverschärfende Verkehrspolitik von Betonköpfen!

Sabine Leidig, *MdB*

Thomas Lutze, *MdB*

Herbert Behrens, *MdB*

A Verkehr allgemein

Die weltweite Krise kombiniert mit der Klimakrise betrifft in starkem Maß die Schlüsselbranche des modernen Kapitalismus: die Autoindustrie. Die Fraktion DIE LINKE und die Rosa Luxemburg Stiftung organisieren für Ende Oktober 2010 eine breit angelegte Konferenz zum Thema Auto.Mobil.Krise (siehe den Beitrag von Rainer Rilling).

Die immanente Reaktion der Autoindustrie auf die strukturelle Krise des weltweiten Fahrzeugbaus ist das Elektroauto. Tatsächlich weist dies jedoch keine Perspektive im Sinn von Nachhaltigkeit, Klimaverträglichkeit und Urbanität. Siehe den hier wiedergegebenen Antrag der Fraktion DIE LINKE und die Beiträge von Axel Friedrich und Winfried Wolf.

Nach den Hilfen für die Banken, für Griechenland und für die Peripherieländer der Eurozone droht seitens der Bundesregierung ein Sparhammer. Das birgt erhebliche Gefahren auch für den öffentlichen Verkehr und seine – ohnehin unzureichende – Finanzierung. Es könnte zu einer Wiederholung derjenigen Sparpläne kommen, die vor einigen Jahren von der Koch-Steinbrück-Kommission vorgeschlagen worden waren (siehe Artikel Gerrit Schrammen). Karl-Georg Schroll skizziert in seinem Beitrag ein Thema, das der LINKEN besonders am Herzen liegt: den engen Zusammenhang zwischen Verkehrspolitik und Sozialpolitik – womit auch der angebliche Widerspruch zwischen Ökologie und Ökonomie in Frage gestellt wird.

Auto.Mobil.Krise Internationale Konferenz vom 28. bis 30. Oktober 2010

Rainer Rilling/Rosa Luxemburg Stiftung

Eine lange Autonacht steht am Anfang. ... und dann geht es zwei Tage und zwei Abende weiter um die Themen Krise und Umsteuern, um Konversion, Alternativen der Mobilität, um Beschäftigung, Ökologie und E-Autos, Bahn für Alle! und Daimler, die „Stadt ohne Auto?“, das „Auto im Kopf“ und um Solidarität. Das sind einige zentrale Stichworte der international besetzten dreitägigen Konferenz zur Transformation der Autogesellschaft, die am 28., 29. und 30. Oktober dieses Jahres in Stuttgart stattfindet.

Es gibt Vorträge, Debatten und Podien, Film und Bilder, Netzwerke und Ideen, Utopien und Alternativen. Zehn Workshops, drei Debattenforen und vier zentrale Vorträge wechseln sich ab. Erfunden und getragen von der Rosa Luxemburg Stiftung mit der Fraktion DIE LINKE im Bundestags sowie der Fraktionsgemeinschaft SÖS/DIE LINKE im Rathaus Stuttgart und einem breiten Kooperationskreis dem gewerkschaftlichen Bereich, dem globalisierungskritischen und ökologischen Spektrum, entwicklungspolitischen Organisationen und verkehrspolitischen Initiativen – darunter der Wissenschaftliche Beirat von Attac, TIE/Netzwerk Auto, express, Daimler-Koordination u. a..

Worum geht es? Wir fragen, ob es wirklich einen nachhaltigen Ausweg aus der Krise der Autoindustrie gibt. Es geht uns um eine nachhaltige Beschäftigungssicherung in der Krise, um realistische neue Ideen und Strategien einer sozial gerechten Mobilität, um Beschäftigungssicherung (auch durch Konversion) und um einen Einstieg in den Umstieg. Natürlich verlangt das die Perspektive einer nachhaltigen Veränderung der Struktur des Kapitalismus, der schließlich den Krisenschlamassel der letzten zwei Jahre gebracht hat.

Trotz aktueller Aufschwungsnachrichten ist die Überproduktionskrise der Automobilindustrie in Nordamerika und Europa keineswegs vorbei. Der „Kapazitätsüberhang“ – so die Formulierung der OECD in ihrem aktuellen Bericht „Die Automobilindustrie in der Krise und danach“ – dauert an. Die OECD schreibt: „Der überwiegende Teil des Trendabsatzwachstums wird auf die BRIC-Länder und andere aufstrebende Volkswirtschaften entfallen, wohingegen die Absatzsituation auf den reiferen OECD-Märkten mehr oder weniger gleich bleiben.“ Nach konservativen Schätzungen wird im Jahr 2014 bereits jedes dritte Auto in Brasilien, Russland, Indien und China abgesetzt. Ein derart sich immer stärker spaltender globaler Automobilmarkt führt dazu, dass die hierzulande schon lange vor der aktuellen Finanzkrise begonnene Beschäftigungskrise sich langfristig fortsetzen wird und sich die Schlüsselzentren der Produktion und des Absatzes v.a. nach Asien verlagern werden. Alle global agierenden Unternehmen versuchen, sich auf diese Spaltung des Weltmarktes einzurichten. Diese bildet auch einen Hintergrund der Beschäftigungspolitik hierzulande (und der teilweisen Abwälzung ihrer Finanzierung mittels Abwrackprämie und vergleichbarer Staatsinterventionen auf die Konsumenten und die Beschäftigten selbst). Der Arbeitsplatzabbau hat – mit Schwerpunkt USA – schon seit langem begonnen. Und er setzt sich fort. In den USA ging er einher mit einem starken Niedergang der Gewerkschaft (UAW) in der US-Automobilindustrie. Was dort schon lange dramatische Formen angenommen hat, findet sich in dieser oder jener Form auch in einer Reihe europäischer Länder wieder.

Neben dieser zyklischen Krise spielt die große strukturelle Krise der Autoindustrie eine entscheidende Rolle. Die so erfolgreiche Verkehrsordnung, in deren Zentrum „das Auto“ steht, stößt auf absolute Grenzen: die Ressourcen, die es verbraucht (1), gehen zu Ende (Erdöl!). Sie werden (2) empfindlich verringert (Rohstoffe!). Sie sind (3) nur noch begrenzt belastbar

(Flächenverbrauch!). Die Art und Weise ihrer Vernutzung (4) hat zerstörende Effekte (Klimakrise!). Der Entwicklungspfad des „Verkehrs auf fossiler Basis“ stößt weiter auf relative Grenzen: seine Effizienz nimmt auf vielfältigen Ebenen ab; die negativen Folgen und Nebenwirkungen vermehren sich: In den Autostädten verlangsamen sich die Wegegeschwindigkeiten – auch diejenigen der Fußgänger. Die Wege, um die selben Dinge zu erledigen (Arbeiten, Wohnen, Einkaufen), werden länger. Der Lärmpegel steigt an; der Lärmteppich verdichtet sich. Die sozialen Kosten nehmen zu. Die Anzahl der im Straßenverkehr weltweit getöteten Personen übersteigt bereits eine Million pro Jahr; im Straßenverkehr schwer verletzt werden jährlich einige dutzend Millionen Menschen. In einer neuen Studie der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und des Instituts für Automobilwirtschaft („Unternehmens- und Markenkonzentration in der europäischen Automobilindustrie. Mögliche Szenarien im Jahr 2025“, Stuttgart 2010) heißt es: „Aufgrund steigender Cost of Ownership (Aufwendungen für das Eigentum) wird es für eine wachsende Zahl von Menschen immer schwieriger, ein eigenes Fahrzeug anzuschaffen und zu unterhalten. Verstärkt wird dieser Trend durch die fortschreitende Urbanisierung, die den Nutzen eines eigenen Fahrzeugs immer mehr reduziert“.

Kurz & bündig: It's time to say goodbye.

Wenn es so nicht mehr weitergehen kann und wird – wie werden dann die zukünftigen Mobilitätsordnungen (Plural!) aussehen? Das ist keine Frage der Eigentümer allein. Daher ist eine strategische Auseinandersetzung über Konversion, sozial-ökologische Transformation und eine neue „postfossile Mobilitätsordnung“ eine wesentliche Aufgabe der Gewerkschaften, der Linken, von ökologischen und sozialen Bewegungen und – nicht zu vergessen! – derjenigen, die mobil sind und nutzen (müssen), was zu finden ist. Unternehmen werden dabei zweifellos Akzeptanzen wiedergewinnen können, wenn sie langfristige Zielsetzungen wie „sicheres und unfallfreies Auto“, „emissionsfreies Auto“, „erschwingliches Auto“ verwirklichen können oder solchen Leitbildern zumindest überzeugend verfolgen. Doch das ist zu wenig.

Zwar wird die Kombination von Krisen, Expansion in neuen Märkten und weithin ungebrochener und gestärkter Macht des Großeigentums die Durchsetzung anderer Wege (und erst recht grundlegend alternativer Wege) schwer machen – aber nicht aussichtslos.

Wir wollen die Aussichten darauf verbessern – durch diesen Kongress. Wir wollen die Stärkung einer (öffentlichen), beschäftigungswirksamen ökologisch-sozialen Reformalternative (ÖPV, Schiene, Alternative Mobilität) unterstützen. Ohne eine gründliche kritische Bilanz der großen Ordnung des Verkehrs, in deren Zentrum das Auto steht, kann das alles nicht gehen. Diese Bilanz bietet der erste Teil des Kongresses (Freitagnachmittag und Freitagabend).

Zuvor kommen bereits am Freitagmorgen zu einem großen Forum Auto.Arbeit.Solidarität Kollegen und Kolleginnen aus Mexiko, Brasilien, Indien, Schweden, Kanada, China, der Türkei, den USA und Deutschland zu einem internationalen Erfahrungsaustausch zusammen. Ab 15 Uhr gibt es dann zentrale Wortmeldungen von Fachleuten aus Gewerkschaft, Politik, Ökologie und Wissenschaft: Es geht um eine Zwischenbilanz Auto.Krise, um die Ökonomie, Ökologie und Politik des Autos und um Auto, Gesellschaft und Arbeit: Detroit und anderswo. Auf einer Podiumsdiskussion fragen am Abend Betriebsräte, Bundestagsabgeordnete, Vertreter von BUND und Attac nach nachhaltigen Wegen aus der Krise – damit nicht wieder alles von vorne anfängt!

Das Herzstück der Konferenz bilden am Samstag von 10 bis 17 Uhr rund ein Dutzend Arbeitsgruppen, in denen sperrige, aber zentrale Themen diskutiert werden wie „Konversion, Umbau im Betrieb und Perspektiven in der Region“, „sozialökologische Industriepolitik und Transformation“, „Gute Beschäftigungsperspektiven durch Investitionsprogramme?“, „E-Automobilität: Vision und Realität“, „Integrierte Mobilitätskonzepte“, „Klimaschonende Autos – geht das?“, „Bahn der Zukunft – Bahn für alle! – Eine konkrete Utopie“, „Expansive Automobilisierung und räumliche Entwicklung – Stichwort Globalisierung“, „Stuttgart 21 – Vorhaben, Kritik, Kämpfe, Alternativen“, „Auto im Kopf: Neues aus der Autokultur“, „Der Daimler-Fall“ oder „Stadt ohne Auto?“ Mit I.A.A. schließt den Kongress am Samstagabend ab: auf dem international besetzten Podium International. Auto. Alternativen werden Alternativen der Mobilität, internationale Erfahrungen und Beispiele einer neuen Verkehrspolitik diskutiert.

Wer nimmt teil? Bisher haben wir bereits über 40 Kollegen und Kolleginnen gewonnen, zu den einzelnen Themen kurze Inputs zu geben, einleitende Beiträge zu machen oder an den zentralen Diskussionspodien teilzunehmen. Vor allem freuen wir uns, dass wir Gäste aus acht Ländern in Stuttgart werden begrüßen können.

Es haben zugesagt u.a. Tom Adler, Daimler Koordination * Elmar Altvater, Wissenschaftlicher Beirat Attac * Antje Blöcker, Wissenschaftszentrum Berlin * Bernd Brouns, Die Linke * Mario Candeias, RLS * Enrique Gómez Delgado, POS Mexiko * Rainer Eienkel, Opel-Betriebrat * Björn Harmeling, Vertrauenskörperleiter VW Salzgitter * Peter Henricke, Wuppertal Institut * Karl-Otto Henseling, ehemals Umweltbundesamt * Kai Kaschinski, Alaska * Gerald Kemski, GUE * Johann-Günther König, Autor * Heiner Köhnen, TIE * Andreas Knie, Wissenschaftszentrum Berlin * Stephan Krull, RLS/attac * Jesus Torres Nuno, Euzkadi Mexiko * Brigitte Öhrlein, RLS/Attac * Sabine Leidig, Die Linke * Ulla Lötzer, Die Linke * Catherine Lutz, Brown University USA * Johanna Maiwald, Die Linke * Benedicto Martinez, Betriebsrat VW-Mexiko * Werner Reh, BUND * Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe * Rainer Rilling, RLS * Herman Rosenfeld, CAW Canada * Bernd Röttger, Uni Jena * Valter Sanchez, CUT Brasilien/Auf-

sichtsrat Daimler * Hendrik Sander, Attac * Michael Schlecht, Die Linke * Ursula Schönberger, Die Linke * Tobias Schulze, Die Linke * Oliver Schwedes, TU Berlin * Gangolf Stocker, SÖS Stuttgart * Lars Stubbe, Blauer Montag * Stefan Thimmel, Uni Jena * Sabine Wills, GUE * Winfried Wolf, Bahn für Alle!/Die Linke *

Die Konferenz ist nicht allein

Es gibt begleitende und vorbereitende Tagungen einzelner Landesstiftungen der Rosa Luxemburg Stiftung (u.a. Mobilitätstagung der RLS Niedersachsen am 27. und 28. August 2010 in Hannover-Linden). Darüber hinaus wird auf dem Europäischen Sozialforum in Istanbul Anfang Juli 2010 ein von der RLS und lokalen Partnern organisiertes Seminar zum Thema angeboten (mit MdB Sabine Leidig und türkischen Partnerorganisationen). Die Zeitschrift LuXemburg bereitet ein Schwerpunkt-Heft zum Thema vor, welches zur Tagung Ende Oktober vorliegen wird.

Veranstaltungsorte: Rathaus Stuttgart, DGB-Haus Stuttgart, Haus der Wirtschaft.

Kontakt RLS Berlin: Stefan Thimmel (stefan.th@snafu.de, Mobil 0170-8346511); Rainer Rilling (rilling@rosalux.de, Tel. 030-44310-129); Mario Candeias (candeias@rosalux.de, Tel. 030-44310-179); Kontakt RLS Niedersachsen: Stephan Krull stephan@krullonline.de;

Kontakte Die Linke. im Bundestag: Ursula Schönberger (ulla.loetzer.ma01@bundestag.de); Johanna Maiwald (petra.sitte.ma01@bundestag.de); Tobias Schulze, Tobias.Schulze@linksfraktion.de; Bernd Brouns (bernd.brouns@linksfraktion.de); Sabine Leidig (sabine.leidig@bundestag.de); Winfried Wolf (sabine.leidig.ma11@bundestag.de)

Koordination und Kontakt: Stefan Thimmel (stefan.th@snafu.de, Tel. Mobil 0170-8346511)

Das Blog zur Konferenz mit allen Infos:
<http://auto-mobil-krise.de>.

Dort auch ab sofort Anmeldungen zur Tagung.

Elektro-Auto-Mobilität. Oder: Die Reformlüge der Autoindustrie

von Winfried Wolf

Unter den Bedingungen einer weltweiten Strukturkrise der Autoindustrie kommt es nicht nur zu einer Umstrukturierung der Branche. Es kommt auch zum Versuch, ein neues Geschäftsmodell für die Autoindustrie zu entwickeln. Denn die Krise des Fahrzeugbaus ist keine rein ökonomische; sie ist mit der Umwelt- und Klimakrise, die Teil der Weltwirtschaftskrise ist, verknüpft. Es ist nicht völlig auszuschließen, dass sich daraus auch eine kulturelle oder eine „Sinnkrise“ entwickelt – so wie eine andere Industrie, die ebenfalls ein Suchtmittel herstellt, die Nikotinbranche, vor rund zwei Jahrzehnten in eine bis dahin unvorstellbare Sinnkrise abglitt. Zwar missglückte die innere Reform der Tabakindustrie ("leichte" Zigaretten, Menthol-Zigaretten, schlanke "Damen-Zigaretten"), zumal sich herausstellte, dass gerade Mentholzigaretten spezifische Giftstoffe enthalten. Doch warum sollte man Vergleichbares nicht in der Autoindustrie zumindest versuchen? Zumal ein anderer Teil der Strategie der Tabakindustrie durchaus Parallelen zur aktuellen Lage im weltweiten Fahrzeugbau aufweist: Die großen US-amerikanischen und europäischen Tabakkonzerne nehmen es inzwischen – auch aufgrund erheblicher juristischer Risiken, die mit großen Verlusten verbunden sind – weitgehend hin, dass der Zigarettenkonsum in Nordamerika und Westeuropa rückläufig ist und dass in diesen Regionen allgemein anerkannt wird, dass Nikotin in jedem Jahr bei Hunderttausenden Menschen den Krebstod bewirkt. Die Proteste gegen Rauchverbote in Kneipen wurden denn auch nicht in erster Linie von der Tabakindustrie angeführt.

Tatsächlich orientieren dieselben Konzerne auf die Schwellen- und Entwicklungsländer, wo sie seit Jahren bedeutende Umsatzgewinne und Profitsteigerungen realisieren. Ähnlich die Strategie der weltweite Autoindustrie: Es gibt Massenmotorisierung pur – und zwar in konventioneller Form auf Basis von Verbrennungsmotoren – in den Schwellenländern. Vor allem in China, Indien und Brasilien. Dagegen gibt man sich in Nordamerika, Japan und Europa aufgeklärt, selbstkritisch und ökologisch bewußt..

Statt Marlboro light Auto light – die immanente Reform der Autogesellschaft steht auf der Tagesordnung. Barack Obama propagiert im Rahmen eines New Green Deals eine gezielte Förderung von Pkw-Modellen, die vor allem auch als Elektromobile unterwegs sein sollen. Der aus dem Konkursverfahren neu auferstandene Riese GM setzt einen großen Teil seiner Hoffnung auf sein E-Pkw-Modell Chevrolet Volt (was dann in Europa als Opel Ampera vermarktet wird). Carlos Ghosn, Chef von Nissan und Renault, kündigte Ende Juni 2009 an, man werde ab 2012 als erster Konzern mit der Massenfertigung von reinen Elektroautos starten – in Japan und in einem neuen Werk im US-Bundesstaat Tennessee. Der französisch-japanische Konzern setzt dabei darauf, dass die US-Regierung

die Errichtung der neuen Fabrik generös subventioniert. Peugeot will bereits im Herbst 2010 mit einem Elektro-Pkw am Start sein (es handelt sich allerdings faktisch um einen Mitsubishi-Pkw, der als Mitsubishi i-MiEV heißt, als Citroen C-Zero und bei Peugeot als iOn firmiert).

Der aktuelle Weltmarktführer, Toyota, der sich ebenfalls in einer tiefen Krise befindet, setzt inzwischen fast alles auf die Karte Hybrid-Pkw: auf Autos mit einem Benzin- und einem ergänzenden Elektromotor. Derart grün gemäntelt teilte das Management im Juli 2009 mit, ab 2010 keine Formel-1-Rennen mehr auszutragen. Kurz darauf fasste BMW denselben Beschluss: Ausstieg aus der Formel 1. Beide Weltkonzerne wollen also zumindest teilweise auf Elemente verzichten, die von Stunde Null an mit der Autoindustrie verbunden waren: Geschwindigkeitswahn, PS-Hybris und das selbstmörderische und andere bedrohende Macho-Gehabe.

Henry Ford hatte für seine ersten Pkw-Modelle mit Autorennen geworben. Mussolini und Hitler setzten als eine ihrer ersten Maßnahmen die Aufhebung aller Geschwindigkeitsbegrenzungen durch. Formel-1-Boss Bernie Ecclestone erklärte im Juli 2009 einem Interview mit der Londoner „Times“, wie wichtig neben schnellem Autofahren auch das schnelle Entscheiden sei, weswegen „auch Hitler auf diese Weise eine Menge Dinge erledigen konnte“.

Seit Beginn der Branchenkrise propagieren Blätter, die zumindest bisher jede ökologische Reform abgelehnt hatten, die Elektromobilität als die Zukunft der Autobranche. „Unter Strom -

Das Rennen um die Elektromobilität steht vor dem Start“, so lautete die Überschrift einer Beilage der "Süddeutschen Zeitung" zum Thema "Alternative Antriebe" (Ausgabe vom 2. 5. 2009). Die "Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung" träumte in großer Aufmachung den "Traum der elektrischen Mobilität" (Ausgabe vom 1. 2. 2009). In der "Wirtschaftswochen" wurde auf acht Seiten über "Big Buzziness" berichtet; die einleitenden Sätze lauteten: "Der hohe Ölpreis treibt die Autoindustrie in eine Revolution: Dem Elektroantrieb gehört die Zukunft." (Ausgabe vom 30.6.2008). Der „Spiegel“ berichtete im Juli 2009 über eine „noble Nusschale“, darüber, dass jetzt selbst Aston Martin, der Hersteller von superteuren Pkw, einen „Stadtwagen“ anbieten will, den es auch in Hybrid-Version gibt – der aber nur an denjenigen ausgeliefert wird, der bereits einen „echten“ Aston Martin besitzt oder der beide im Doppelpack bestellt. O-Ton „Der Spiegel“: „Die noble Nusschale trägt somit eine Botschaft von obszöner Raffinesse an die Königsalleen dieser Welt: Wer den hier hat, hat auch das dicke Ding.“ (Ausgabe 27/2009). In der "Süddeutschen Zeitung" plädieren im Mai 2010 Weert Canzler und Andreas Knie für eine "schöne neue Elektrowelt", in der "Elektroautos wie Busse und Bahnen praktisch jedem an öffentlichen Parkplätzen und überall an den Knotenpunkten des öffentlichen

Verkehrs zu Verfügung stehen". Im gleichen Atemzug machen sie den öffentlichen Verkehr madig und konstataieren demagogisch: "Die Betreiber von Bussen und Bahnen sind aufgefordert, ihre staatlich finanzierte Trägheit aufzugeben und sich aus der Gedankenwelt des 19. Jahrhundert zu befreien." (SZ vom 31.5.2010).

Elektromobilität – welche?

Am 29. April 1899 durchbrach in der Nähe von Paris das erste Fahrzeug der Automobilgeschichte die Geschwindigkeitsgrenze von 100 Stundenkilometer. Es handelte sich um ein Elektroauto. Am Steuer saß der Belgier Camille Jenatton; das Gefährt trug den Elektro-Auto-Wahn-Namen "La Jamais Contente – Die nie Zufriedene“.

Es kam dennoch zu einer anderen Art der Automobilität, derjenigen, die auf dem Verbrennungsmotor basiert. Das lag nicht zuletzt daran, dass Rockefeller mit Standard Oil und angeschlossenen Banken bereits Anfang des 20. Jahrhunderts die wichtige aufsteigende Kapitalfraktion waren. Der Pkw sollte zum Vehikel beim Vormarsch dieser Kapitalgruppe werden, was gleichzeitig erforderte, die Eisenbahnkönige zu stürzen. Eine Pkw-Elektromobilität stand auch in Widerspruch zu der Haus-im-Grünen-Ideologie und den profitablen und Klassensolidarität eindämmenden Zersiedelungstendenzen, die sich in den USA bereits Anfang des 20. Jahrhunderts in engem Zusammenhang mit der Automobilisierung herausbildeten.

Henry Ford schrieb 1922 in seiner Autobiographie, auf die Jahre 1907-1910 zurückblickend: "Ein Landstraßengefährte ließ sich nicht nach dem System der elektrischen Bahnen anlegen, selbst wenn die elektrischen Drähte weniger teuer gewesen wären. Keine Akkumulatorenbatterie ließ sich nur annähernd innerhalb vernünftiger Gewichtsgrenzen halten. Ein elektrischer Wagen hat notwendigerweise nur einen beschränkten Aktionsradius und bedingt einen motorischen Apparat, der in keinem Verhältnis zu der abgegebenen elektrischen Arbeit steht." (Henry Ford, My Life and Work, 1922.)

Immanente Probleme

Die von Ford beschriebenen Probleme mit dem E-Auto als "Alternative" sind nicht unähnlich den aktuellen. Selbst wenn wir davon absehen, dass es noch ein knappes Jahrzehnt dauern wird, bis diese Technik ausgereift ist, und ein weiteres Jahrzehnt, bis ein größerer Bestandteil der Pkw-Flotte aus Elektroautos besteht, so weist das Elektroauto zunächst aus vier immanenten Gründen keine überzeugende Perspektive:

Erstens bleibt die Reichweite der Elektroautos ein ernsthaftes Problem. Bei einem Einsatz moderner Lithium-Ionen-Akkumulatoren liegt der Radius von reinen Elektroautos Mitte 2009 bei rund 80 bis 90 km. Erwartet wird, dass er auf 150, möglicherweise 180 km gesteigert werden kann. Da das Aufladen der Batterien sehr zeitaufwendig ist, gestattet die Elektroautomobilität im Wortsinn keine größeren Sprünge. Es sei denn, man baut ein flächendeckendes System von

Wechselstationen auf, an denen der leere Akku gegen einen vollen eingetauscht werden kann. Der Aufbau einer solchen Infrastruktur ist allerdings immens teuer und nur für dichte Besiedlungsräume oder kleine "kompakte" Länder vorstellbar. Dies bedeutet auch, dass je Pkw nicht eine, sondern rund 1,5 oder gar 1,7 Batterien vorzuhalten sind – womit sich die Kosten dieses System noch mehr erhöhen.

Dennoch ist das ein Weg, der aktuell gegangen werden soll: Der Unternehmer Shai Aggassi, ein ehemaliger Vorstand des Softwarekonzerns SAP, propagiert mit seinem Unternehmen Better Place das Projekt von flächendeckenden Akku-Wechselstationen. Er konnte 2007 und 2008 die Regierungen in Tel Aviv und Kopenhagen dafür gewinnen, bis 2011 in ihren jeweiligen Ländern jeweils eine halbe Million solcher Ladestationen aufzubauen. Im Jahr 2009 wurde damit begonnen, dieses Projekt in den beiden Ländern umzusetzen.

Dabei fließen enorme staatliche Subventionen in seine Umsetzung. Der Nissan- und Renault-Konzernchef Carlos Ghosn erklärte bei der Vorstellung des E-Autos „Leaf“ im August 2009: „Wir gehen in Märkte, wo es Unterstützung gibt; wo es keine Unterstützung gibt, gehen wir nicht hin.“ (Financial Times Deutschland vom 3.8.2009). Selbst wenn das Projekt in einem der zwei genannten Länder ansatzweise verwirklicht werden kann, so spricht doch fast alles dafür, dass eine Ausweitung dieser Konzeption auf Flächenstaaten scheitern muss. Die Konzentration der E-Mobilität jedoch auf Städte oder Ballungsgebiete ist jedoch eine besonders fatale Form der E-car-mobility, da hier Raum knapp ist und der Flächenverbrauch im Pkw-Verkehr das Vielfache des Flächenverbrauchs eines ÖPNV darstellt (siehe unten beim Thema „System-nachteile“).

Grundsätzlich sind Elektromobile so konzipiert, dass sie die herkömmliche Automotorisierung mit traditionellen Motoren ergänzen – und nicht ersetzen. Das hohe Gewicht der Batterien und die kurze Reichweite der Tankfüllungen führen dazu, dass reine Elektroautos überwiegend für Kleinwagen konzipiert werden. Traditionelle Mittelklasse-Pkw und Oberklasse-Limousinen sind, insoweit sie nicht ausschließlich mit herkömmlichen Treibstoffen angetrieben werden, fast immer als Hybrid-Pkw geplant, also als Autos mit einem Benzin- und mit einem elektrischen Antrieb. Toyotas Modell Prius und Hondas Modell Insight sind bisher auch die zwei einzigen relativ erfolgreichen Pkw-Modelle mit Elektroantrieb, aber eben nur mit einem ergänzendem E-Antrieb. Bereits das Hybrid-Grundprinzip, zwei Motoren in einen Pkw zu installieren, deutet auf die Problematik der Elektromotor-Technik hin.

Zweitens sind Elektroautos „nur“ im direkten Einsatz – auf den Straßen – „saubere“ Fahrzeuge – ohne Ausstoß von CO₂-Emissionen. Die entscheidende Frage ist jedoch, auf welche Weise wird der Strom hergestellt, mit dem die Batterien geladen werden. Oft wird die „Elektromobilität“ von traditionellen großen Stromkonzern-

nen propagiert. So arbeitet der deutsche Stromriese RWE bei der Entwicklung des E-Autos eng mit Daimler zusammen. Im Frühjahr 2009 entschied sich Frankreichs Präsident Nicolas Sarkozy, Fördermittel für die Elektromobilität in Höhe von 400 Millionen Euro bereit zu stellen. Das Land hat erhebliche Stromüberkapazitäten; 90 Prozent des Stroms wird in Atomkraftwerken erstellt. Unter den gegebenen Bedingungen wird die Elektroautomobilität dazu beitragen, diese bestehende, Menschen und Umwelt extrem gefährdende Struktur der Stromerzeugung zu verfestigen.

Für Elektroautos im Deutschland der Jahre 2009/2010 gilt: Deren Batterien werden mit dem bundesdeutschen Mix von 23 Prozent Atomstrom, 60 Prozent Strom aus fossilen Brennstoffen und nur rund 15 Prozent Strom aus erneuerbaren Energiequellen geladen. Bei dieser Stromstruktur kommen die Treibhausgase anstatt aus den Kfz-Auspuffrohren aus den Kraftwerkskaminen. Die Kohlendioxidemissionen liegen dann weitgehend auf der gleichen Höhe wie die Emissionen eines herkömmlichen Kleinwagens. Entsprechend bilanzierte noch im Mai 2010 Christopher Schrader in der „Süddeutschen Zeitung“: „Sollen Elektroautos mit den besten Fahrzeugen (mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren) mithalten, dann dürfen sie nicht mehr als 17 Kilowatt auf 100 Kilometer verbrauchen. (...) Der reale Verbrauch im Alltag liegt jedoch oft weit darüber – schon weil die Heizung im Winter direkt aus der Batterie bestritten wird.“ (1. Mai 2010).

Drittens gibt es beim E-Auto ein Kosten-Problem. 2009 liegen die zusätzlichen Kosten für ein Elektro-Pkw im Vergleich zu einem Diesel- oder Benzin-Pkw bei 15.000 bis 30.000 Euro. Der in Kleinserie gefertigte und viel gefeierte Sportwagen Tesla kostet bescheidene 110.000 US-Dollar (obgleich der Hersteller allein 2009 465 Millionen US-Dollar an Regierungsunterstützung erhält). Nach Einschätzung der meisten Experten wird auch in 15 oder 20 Jahren, Entwicklungssprünge bei der Batterietechnik bereits eingerechnet, bei einem Elektromobil mit einigen Tausend Euro an zusätzlichen Kosten zu rechnen sein. Konkret: Die zusätzlichen Aufwendungen für die Batterie-Technik werden damit immer höher liegen wie die gesamten Kosten eines Tata Nano-Modells (mit Verbrennungsmotor). Der Nano kostet 1800 Euro – die Batterie für ein reines Elektroauto wird auch in zehn Jahren mehr als 2500 Euro kosten. Womit schon einmal klar gestellt ist, dass die zu erwartende Massenmotorisierung in Schwellenländern wie Indien und China in erster Linie mit Pkw mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren vollzogen werden wird.

Viertens sind ausgerechnet Elektro-Autos, die ja eine Antwort auf die Endlichkeit des Erdöls sein sollen, mit der Endlichkeit mehrerer strategischer Rohstoffe konfrontiert. In den Worten von Sylvia Liebrich in der „Süddeutschen Zeitung“: „Kaum eine der Schlüsseltechnologien, auf die die Autoindustrie setzt, kommt ohne seltene Rohstoffe aus. (...) Doch die Versorgung mit diesen wertvollen Stoffen gilt als Achillesferse

einer modernen Autoindustrie, die ohne Sprit und Diesel auskommen will.“ (30. 4. 2010). Längst hat ein Wettlauf der Autokonzerne zur Kontrolle und Vorratsbildung solcher für eine Elektro-Pkw-Mobilität entscheidender Rohstoffe – etwa Lithium, ein für die Batterietechnik entscheidender Rohstoff – begonnen. Kommt es tatsächlich zu einer Massenmotorisierung auf Basis von Elektroautos, so dürfte die Endlichkeit solcher Rohstoffe größer als die des Erdöls sein. Man gelangt dann vom Öl-Regen in die Lithium-Traufe. Die Pkw-Mobilität wird dann von zwei Seiten her grundsätzlich in Frage gestellt – durch peak oil und durch den peak bei strategischen Rohstoffen.

Die vier immanenten Kritikpunkte an der Elektromobilität verdeutlichen, worauf dieses Modell hinausläuft. Es geht darum, in den hoch motorisierten Regionen einen zusätzlichen Markt zu schaffen, eine neue Offensive im Bereich der Kleinwagen, der Stadtwagen, der shoppingcars usw. durchzuführen. Adressat sind besser betuchte Angehörige der Mittelklasse, für die das Elektromobil der Zweit- und Drittwagen ist und die sich umweltbewußt geben. In Schwellenländern wie China wird der Elektro-Pkw die Pkw-Motorisierung der Mittelschichten begünstigen – und vor allem in großen Städten (mit weitreichenden Auflagen gegen Luftverschmutzung) eine wichtige Rolle spielen. Doch gerade in den Städten sind die Systemnachteile der Pkw-Motorisierung enorm – und werden verdeutlichen, dass der Pkw an sich als Träger massenhafter motorisierter Mobilität einen Weg in die Sackgasse darstellt.

Elektroautos, aber keine Elektro-Lkw und keine 3-Liter-Pkw

Die Elektroautomobilität ist nur bei wenigen Vorzeigemodellen für weitere Strecken – für Autobahnfahrten, Urlaubsreisen usw. – gedacht. Nun ist zwar der Hinweis richtig, dass mehr als zwei Drittel aller Pkw-Kilometer im Entfernungsbereich von weniger als 15 km stattfinden. Doch das ist seit einem Jahrhundert der Fall. Auch werden seit gut zwei Jahrzehnten die mit einem Pkw pro Jahr durchschnittlich zurückgelegten Kilometer weniger. Auch sinkt der Auslastungsgrad bei jeder Pkw-Fahrt.. Dennoch wurden die Pkw größer, schwerer, schneller und PS-stärker. Dennoch erhöhte sich die Reichweite eines durchschnittlichen Pkw bei voller Nutzung einer Tankfüllung. Mit manchen Modellen kann man mit einer Tankfüllung fast die gesamte deutsche Republik von Nord nach Süd durchqueren. Das macht zwar fast niemand. Doch es scheint gut sein zu wissen, das man gegebenenfalls eine derartige Großtat realisieren kann.

Dafür gibt es spezifische – auch massenpsychologische – Gründe: Männlichkeitswahn, Machbarkeitsmanie, Fluchten aus der Alltagsentfremdung. Die Entwicklung von Elektroautos wird diese wenig rationalen Gründe, die für eine solche Übermotorisierung und für diesen PS-Wahn sprechen, nicht obsolet machen. Im Gegenteil. Die E-Autos werden als Alibi dafür herhalten, dass es nicht zu grundsätzlichen Veränderungen im Verkehrsbereich kommt.

Interessanterweise ist doch: Es gibt keine ernst zu nehmenden Vorschläge, wie Lkw oder Flugzeuge in mittlerer Frist auf ihre Diesel- und Kerosin-Antriebsaggregate verzichten und „alternativ“ angetrieben werden könnten. Der gleiche „umweltbewusste“ Konzern Toyota setzt in der Krise auf eine Stärkung seiner Lkw-Tochter Isuzu, deren Top-Management nicht eine Sekunde über Elektro-Lkw nachdenkt. Daimler denkt nicht ernsthaft daran, seine Daimler- und Freightliner-Lkw oder seine Busse auf Batteriebetrieb umzustellen. Dabei kommen die das Klima schädigenden Emissionen des Nutzfahrzeug (Lkw und Busse) und des Flugverkehrs bereits auf mehr als ein Drittel des Niveaus der Pkw-Emissionen.

Grotesk ist die Debatte um Elektroautos vor dem Hintergrund der Motorenteknik. Selbst wenn alle genannten kritischen Aspekte nicht existierten, so könnte ein großangelegter Einsatz von Elektro-Pkw nur einen Teil des absehbaren Zuwachses der weltweiten Pkw-Flotte auf sich konzentrieren. Damit aber würden der Kraftstoffverbrauch und die mit ihm verbundenen Kohlendioxidemissionen nicht reduziert, sondern lediglich ihr Anstieg gedämpft.

Nun ist die Motorenteknologie längst so entwickelt, dass eine Reduktion des spezifischen Kraftstoffverbrauchs eines Ottomotors auf ein Drittel (auf 3 Liter je 100 Kilometer) und vergleichbare Reduktionen bei Diesel-Motoren in relativ kurzer Frist - in maximal drei Jahren - möglich sind. Dafür wäre keine neue Infrastruktur und keine einzige Batteriefabrik, sondern „nur“ der politische Wille erforderlich. Damit könnte binnen weniger Jahre der weltweite Kfz-Kraftstoffverbrauch halbiert werden. Das absehbare weitere Wachstum der Pkw-Flotte mit einbezogen, könnte in jedem Fall ein deutlicher Rückgang des Kraftstoffverbrauchs und der damit verbundenen Kohlendioxidemissionen erzielt werden. Doch auf ein derart banales und doch wirkungsmächtiges Ziel wird nicht orientiert. Im Gegenteil. Nach Beginn der neuen Krise der Autoindustrie kam es in der EU zu neuen Interventionen der Autolobby, worauf die bisher mühsam vereinbarten Umweltauflagen für Kraftfahrzeuge – bis 2012 maximal 130 g CO₂-Ausstoß je Kilometer – weiter verwässert werden. Die aktuelle Pkw-Flotte in Deutschland – Basisjahr: 2008 – hatte noch den hohen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 165 Gramm je Kilometer.

Fünf Systemnachteile des Autoverkehrs

Grundsätzlich gilt: Selbst wenn die E-Autos eine ausreichende Reichweite hätten, selbst wenn sie komplett mit Solarstrom betrieben würden, auch wenn sie preislich erschwinglich wären und sogar dann, wenn es keine Knappheit bei den neuen Rohstoffen, die Grundlage der E-Pkw-Mobilität sind, geben würden, so sprechen doch fünf Systemfaktoren gegen eine Elektro-Pkw-Mobilität:

(1) Straßenfahrzeuge (Pkw, Lkw, Busse) haben im Vergleich zu schienengebundenen Fahrzeugen eine weit höheren Rollwiderstand. Das führt zu einem ver-

gleichsweise hohen spezifischen Energieaufwand. Der Energieaufwand zur Beförderung einer Person oder einer Ware ist deutlich niedriger, wenn dafür Schienenfahrzeuge (oder Busse) eingesetzt werden.

(2) Es gibt im Pkw-Verkehr ein extrem ungünstiges Verhältnis zwischen Totlast und Gewicht der Beförderer: In den OECD-Staaten verkehren je Pkw im Durchschnitt 1,3 Personen mit einem Gewicht von ca. 90 kg in einem Gefährt mit durchschnittlich 1,2 Tonnen Leergewicht, womit die Totlast beim 13- bis 15-fachen des Gewichts des (der) beförderten Menschen liegt. Ein Elektroauto hat in der für diese Verkehrsart entscheidenden Beförderungssegment sogar ein relativ größeres Gewicht, weil es mit Batterien und Motor schwerer ist als ein herkömmlicher Pkw (der Elektro-Smart oder der Elektro-Mini ist deutlich schwerer als der Smart oder Mini mit Verbrennungsmotor).

(3) Der Pkw-Verkehr beansprucht im Vergleich zu anderen Verkehrsarten (Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr, Tram- oder Busverkehr) eine vier- bis zehnfach größere Fläche (für die Fahrten und die Stellplätze). Daher gilt die Formel: Je mehr Pkw es je 1000 Einwohner in einer Stadt gibt, desto weniger Fläche bleibt für Kinder, Radfahrende, Fußgänger; für Freizeit, Erholung und Kommunikation.

(4) Der Pkw- und Lkw-Straßenverkehr ist mit einer enorm hohen Zahl von Verkehrstoten und Verletzten verbunden. Bei keinem anderen Verkehrsmittel würde man einen derart hohen Blutzoll dulden. Beispielsweise müsste es bei einer vergleichbaren Unfallrate in Deutschland pro Jahr 400 Tote im Eisenbahnverkehr geben (die unterschiedlichen Fahrleistungen bereits berücksichtigt). Allein im Zeitraum 1998 bis 2008 wurden auf dem Gebiet der gegenwärtigen Europäischen Union (EU-27) 500.000 Menschen im Straßenverkehr getötet und mehr als 10 Millionen schwer verletzt. Elektromobilität würde grundsätzlich an den Verkehrstoten-Zahlen wenig ändern. Beziehungsweise eine bei E-Autos niedrigere Verkehrstoten-Zahl ist ausschließlich auf geringere Geschwindigkeiten und geringere Beschleunigungskraft zurückzuführen, ein Resultat, das man weit billiger mit wirksamen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und PS-Reduktion erreichen könnte (zumal dann auch, siehe oben die Argumente zum Thema 3-Liter-Auto, die Schadstoffbelastung noch deutlich niedriger sein würde als bei Einsatz von Elektroautos.)

(5) Der Pkw-Verkehr hat die groteske, aus dem oben genannten dritten Systemnachteil resultierende Eigenart, dass sich bei ihm die Durchschnittsgeschwindigkeit in dem Maß reduziert, wie die Pkw-Dichte zunimmt. In Los Angeles gibt es die höchste Pkw-Dichte (900 Pkw auf 1000 Einwohner) und die höchste Highwaydichte; die durchschnittliche Geschwindigkeit bei Pkw-Fahrten ist auf die eines mittelmäßig sportlichen Radfahrers gesunken (knapp 20 km/h). Elektroautos sind zwar einerseits – aufgrund ihrer geringen Reichweite – wenig für Überlandfahrten für Urlaubsreisen oder für längere Freizeittrips geeig-

net. Es spricht zunächst viel dafür, diese vor allem im städtischen Verkehr einzusetzen. Andererseits ist der massenhafte Einsatz von Pkw gerade in dichtbesiedelten Siedlungen und in Städten absurd. Je erfolgreicher dieses Modell der Pkw-Massenmotorisierung ist – und nochmals: das gilt auch für das Modell einer Elektro-Pkw-Massenmotorisierung – desto sicherer endet es in der Sackgasse Dauerstau. Die neue „Mobilitätskultur“, von der Weert Canzler und Andreas Knie sprechen, mündet exakt in dieser Sackgasse. Die beiden Verkehrswissenschaftler erkennen zwar, dass das Elektroauto niemals den Pkw als „Rennreiselimousine“ ablösen kann. Bingo. Doch dann setzen sie – schließlich war der „Autogipfel“ bei der Bundeskanzlerin „beeindruckend“ – auf Elektro-Pkw´s als „Bausteine einer urbanen Zukunft“. Die Themen Flächenverbrauch, Betonisierung von „urbs / urbes“, der Städte, damit Abbau von Urbanität, oder gar Tote und Verletzte sind kein Thema.

Doch just dies muss im Sinne einer Verkehrspolitik, die von Verantwortungsbewusstsein geprägt ist, die sich an Umwelt- und Klimaverträglichkeit orientiert und die auf tatsächliche Urbanität im Sinne von „Städte für die Menschen“ abzielt, im Zentrum stehen.

Alle diese fünf Systemnachteile des Straßenverkehrs bleiben bei einer Elektromobilität ganz oder weitgehend bestehen. Insofern verfolgen die Programme zur Elektromobilität vor allem die Ziele, die sich abzeichnende drastische Ölverknappung und eine neue Ölverteuerung hinauszuzögern, die Öffentlichkeit zu beruhigen und eine fatale Politik des „Weiter so!“ zu befördern. Zukünftige Kriege um die Ölressourcen können dann damit begründet werden, es gehe „nur“ darum, kurzfristig einen wichtigen Versorgungseingang zu schließen. Im übrigen verfüge man über eine tragfähige Perspektive im Rahmen der bestehenden Transportorganisation. Wobei es dann auch neue Kriege um die neue Knappheit derjenigen Ressourcen gibt, die für die Elektro-Pkw-Mobilität wichtig sind.

Elektromobilität existiert seit mehr als 100 Jahren

„Elektromobilität gibt es längst – auf der Schiene!“, so ein Kommentar des Bündnisses Allianz pro Schiene zur Debatte um Elektroautos. Dirk Flege, Geschäftsführer dieses Schienenbündnisses, konstatierte in diesem Zusammenhang: „Es ist ein folgenreicher Fehler, bei Elektromobilität ausschließlich an den Straßenverkehr zu denken. (...) Was wir brauchen ist eine Nationale Strategiekonferenz Mobilität, die auch den Schienen-, Rad- und Fußgängerverkehr mit einbezieht.“ (Pressemitteilung vom 25. 11. 2008).

Diese Argumentation lässt sich ergänzen: Wenn es denn gelänge, Autos mit nachhaltiger Energie – etwa mit Akkumulatoren, die zu 100 Prozent mit Solarstrom aufgeladen werden – anzutreiben, dann spräche viel dafür, diejenigen Verkehrsarten, auf die die genannten Systemfaktoren nicht oder nur teilweise zutreffen, als erstes auszubauen. Dann kommen erst recht die Vorteile der Elektromobilität Schiene zum

Tragen. Im übrigen lässt sich kein Verkehrssystem so schnell auf Solarstrom und Strom aus anderen regenerativen Quellen umstellen wie der Tram-, S-, U- und Eisenbahnverkehr. Elektro-Automobile hätten dann dort ihre Bedeutung, wo diese Verkehrs- und Transportform kaum ersetzbar ist: bei Kleinlieferwagen im Nah- und regionalen Bereich, bei Krankenwagen oder Feuerwehr und bei Taxen. Wobei dann Zwischenformen der Elektro-Mobilität in den Vordergrund drängen – beispielsweise der O-Bus (Trolley-Busse) oder Schienenfahrzeuge, die innerhalb des Netzes mit Stromversorgung als elektrisch angetriebene Schienenverkehrsmittel verkehren und außerhalb solcher Netze – ergänzend – mit einem eigenen Elektromotor verkehren.

Wie immer man es dreht und wendet: Der aktuelle Hype für Elektro-Pkw weist in die Sackgasse.

Eine erste Fassung dieses Beitrags erschien in: Lunapark21 Extra02 „Weltwirtschaftskrise und die Krise der weltweiten Autoindustrie“, September 2009 (40 S./4,50 Euro). Siehe auch: www.lunapark21.net.

Für diese Ausgabe des Verkehrspolitischen Zirkulars wurde der Beitrag neu gefasst, aktualisiert und erweitert.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Petra Sitte, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Dorothee Menzner, Sabine Stüber und der Fraktion DIE LINKE.

Klimaschutz im Verkehr braucht wesentlich mehr als Elektroautos

I. Der Bundestag stellt fest:

1. Elektromobilität existiert seit gut einem Jahrhundert. Elektrisch betriebene Eisenbahnen sind in Deutschland seit ziemlich genau hundert Jahren in Betrieb. In den Städten gibt es Elektromobilität in Form von Straßenbahnen sogar seit 115 Jahren. Mitte des 20. Jahrhunderts kam es dann mit der Einführung von O- oder Trolley-Bussen zu einer Elektrifizierung von größeren Teilen des Bus-Verkehrs. Vor dem Hintergrund dieser Verkehrsgeschichte ist eine Bezeichnung "Elektromobilität" für die Elektrifizierung von Kraftfahrzeugen irreführend.

2. Der Verkehr ist das große Sorgenkind im Klimaschutz. Während alle anderen Sektoren ihre Klimabelastung seit 1990 deutlich senken konnten, stieg die Klimabelastung durch den Verkehr insgesamt seit 1990 EU-weit um 35 Prozent an. Der Verkehr verursachte im Jahr 2006 damit EU-weit bereits 27,9 Prozent aller Kohlendioxid-Emissionen.

3. Die offenkundige Beschränkung der aktuellen Bundesregierung im Klimaschutz im Verkehr auf die Förderung von Elektroautos wird der klimapolitisch notwendigen erheblichen Reduzierung von Kohlendioxid-Emissionen in keiner Weise gerecht und lenkt vom tatsächlich Notwendigen ab. Zudem werden viele der mit dem motorisierten Individualverkehr verbundenen Probleme – Verkehrswegefarkt, Flächenversiegelung, Unfälle, Feinstaub durch Brems- und Reifenabrieb – durch die Elektrifizierung der Antriebe nicht beseitigt. Um zu gewährleisten, dass die von der Bundesregierung selbst angestrebte Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen bis 2020 um 40% gegenüber 1990 erreicht werden kann, muss der Verkehr seine Kohlendioxid-Emissionen bis 2020 um mindestens 40 Millionen Tonnen pro Jahr reduzieren. Hierfür ist ein umfangreiches Maßnahmenbündel erforderlich

4. Viele Menschen, gerade Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, sind auf den Verkehrsträger Auto heute und in naher Zukunft angewiesen. Zugleich ist die Mehrheit der Menschen bereit, sich von Gewohnheiten, etwa dem Schnellfahren auf Autobahnen, zugunsten eines besseren Umwelt- und Klimaschutzes, der eigenen Sicherheit und lebenswerter Städte, zu verabschieden. Die Politik in Bund, Ländern und Kommunen muss die Bedingungen für einen Wechsel zu ressourceneffizienten, sicheren und sauberen Verkehrsformen schaffen, ohne Mobilität zu einem Privileg für Besserverdienende werden zu lassen. Die Verkehrswende muss sozial verträglich umgesetzt werden.

5. Im Straßenverkehr ist die Steigerung der Effizienz und damit eine Senkung des Energieverbrauches aller Fahrzeuge die vordringlichste Aufgabe. Deshalb muss sich die Bundesregierung eine konsequente Durchsetzung CO₂-ärmerer Fahrzeuge unabhängig von der verwendeten Antriebstechnologie zum Ziel setzen. Nach Angaben des Umweltbundesamtes wäre bereits mit vorhandenen Techniken an vorhandenen Fahrzeugen eine Verbrauchsminderung um 25-30 Prozent erreichbar. Erforderlich ist darüber hinaus ein Downsizing der Fahrzeuge insgesamt. Die Absatzchancen niedriger motorisierter klei-

nerer Fahrzeuge ist durch begleitende politische Rahmenbedingungen wie z.B. ein allgemeines Tempolimit von 120 Stundenkilometern auf Autobahnen und eine Änderung der steuerlichen Rahmenbedingungen zu steigern. Die massive Einflussnahme der letzten Bundesregierung, die zu einer erheblichen Abschwächung der Zielwerte in der EG-Verordnung 443/2009 für den Kohlendioxid-Ausstoß von Pkw geführt hat, darf sich bei den europäischen Verhandlungen um CO₂-Obergrenzen für leichte Nutzfahrzeuge nicht wiederholen

6. Die notwendigen Investitionen in leichtere, kleinere, langlebigere und CO₂-arme Kraftfahrzeuge benötigen keinen neuen Subventionswettbewerb. Die beteiligten Branchen - Automobil-, Mineralöl- und Energieunternehmen - können auf hohe Renditen verweisen. Es ist nicht Aufgabe des Staates, privaten Unternehmen Entwicklungskosten abzunehmen. Unternehmen und Nutzer sind vor allem auf klare und mindestens mittelfristig stabile rechtliche Rahmenbedingungen angewiesen. Dann sind die Hersteller eher bereit, hohe Forschungs- und Entwicklungskosten und komplexe Investitionsstrategien für saubere Fahrzeuge selbst zu tragen. Auch deutsche Hersteller werden die notwendige Entwicklung kleinerer und leichter Fahrzeuge nutzen können und nutzen müssen.

7. Die Elektrifizierung des Antriebs von Straßenfahrzeugen hat an sich keinen positiven Klimaeffekt. Wenn Elektroautos mit dem aktuellen Strommix (Kohle 43,6 %, Kernkraft 29 %, Erneuerbare Energien 15,1 %, Erdgas 13 % und sonstige – Zahlen für 2008) betrieben werden, erreichen sie keine Vorteile gegenüber modernen fossilen Antriebstechnologien. Da selbst bei umfänglichem Ausbau Erneuerbarer Energien bis zum Jahr 2030 kein nennenswertes Potenzial an über den vorrangigen Ersatz von Atom- und Kohlestrom hinaus zur Verfügung stehenden Stroms vorhanden sein wird, ist die massenhafte Nutzung von Elektroautos vor 2030 nicht sinnvoll.

8. Die Elektrifizierung der Fahrzeugantriebe im Individualverkehr ist einer der teuersten Lösungsansätze für Klimaschutz im Verkehr und deswegen aus heutiger Sicht volkswirtschaftlich nicht rentabel. Produktion und Absatz von elektrisch angetriebenen Zweitwagen für die wohlhabenden Schichten sollte nicht durch die öffentliche Hand gefördert werden. Wegen der extrem hohen Kosten ist nicht absehbar, ob sich Elektroautos jemals ohne dauerhafte Subventionen am Markt bewähren können. Eine nachhaltige Strategie zum Ausweg aus der automobilen Krise kann nicht in der Produktion von immer mehr Kraftfahrzeugen für den privaten Besitz bestehen, sondern muss neue integrierte Systeme von Mobilitätsdienstleistungen und öffentlichen Verkehrsangeboten vorsehen. Die Einführung von Kaufprämien für Elektroautos oder emissionsarme Fahrzeuge ist deswegen verkehrspolitisch kontraproduktiv.

9. Am 3. Mai 2010 wurde die „Nationale Plattform Elektromobilität“ unter Anwesenheit der Bundeskanzlerin ins Leben gerufen. Der Bundestag kritisiert, dass weder Umwelt- und Verkehrs-, noch Verbraucherschutzverbände zu diesem wichtigen Thema gehört wurden. Begrüßt wird hingegen, dass bei fehlender verbindlichen Investitionsbereitschaft der Industrie nicht vorschnell auf Subventionsforderungen eingegangen wurde.

10. Aus heutiger Sicht können Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb vorrangig in urbanen Räumen Marktnischen ausfüllen. Dies gilt insbesondere, wenn sie ein attraktives und leistungsfähiges Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ergänzen. Verbraucherumfragen haben ergeben, dass die derzeit verfügbaren Elektroautos auf Grund hoher Preise und mangelnder Reichweiten nicht als Ersatz für den Erstwagen gesehen werden, sondern als Zweitwagen für den Nahverkehr. Begrenzt wird die Reichweite der Plug-In-Stromfahrzeuge durch die begrenzte Batteriekapazitäten bei langen Ladezeiten. Völlig offen ist auch, wer die Kosten für die Ladestationen übernehmen soll. Derzeit muss auch davon ausgegangen werden, dass eine mehr als marginale Zahl von Ladestationen in Städten zu einer erheblichen Einschränkung anderer Nutzer des öffentlichen Straßenraumes führt.

11. Zur sozial verträglichen Umsetzung gehört auch, eine Perspektive für die Beschäftigten in der Automobilindustrie zu entwickeln. Wenn an die Stelle des Arbeitsplatzabbaus in der Automobilindustrie ein sozial-ökologischer Umbau treten soll, bedarf es wesentlich umfassenderer und nachhaltigerer Antworten als das Elektroauto. Zur Erarbeitung eines industriepolitischen Konzeptes für die Automobilindustrie ist ein Beirat einzurichten. Ziel ist die Entwicklung alternativer Produktfelder, wie z. B. umweltfreundlicher Fahrzeuge, integrierter Verkehrssysteme oder von Umwelt- und Effizienztechno-

logien. In den Beirat sind Vertreter des Bundestages, der betroffenen Landtage, der Gewerkschaften, der Automobilindustrie, von ökologischen Organisationen und von Hochschulen einzubinden.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf

bis Ende 2010 ein umfassendes Konzept für den Klimaschutz im Verkehr vorzulegen, das die Einhaltung des vom Umweltbundesamt formulierten Zieles einer Minderung der CO₂-Emissionen im Verkehr um 40 Millionen Tonnen bis 2020 gewährleistet. Wichtiges Ziel dabei ist die Verkehrsvermeidung und die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Die Bundesregierung soll sich dabei an den durch das Umweltbundesamt aufgezeigten, vielfach auch kurzfristig anwendbaren, Maßnahmenvorschlägen orientieren, dazu gehört:

- a) die Investitionen für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes und des öffentlichen Nahverkehrs dauerhaft deutlich zu erhöhen und die Förderung des Schienenverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs auszuweiten,
- b) sich auf europäischer Ebene für eine frühzeitige rechtliche Verbindlichkeit der in der EG-Verordnung 443/2009 als Option verankerten CO₂-Grenzwerte für Neuwagen bis 2020 auf 95 g/km einzusetzen,
- c) sich in den europäischen Verhandlungen um CO₂-Obergrenzen für leichte Nutzfahrzeuge für eine verbindliche Zielgröße von 175 Gramm/Kilometer bis 2014 und von 125 Gramm/Kilometer bis 2020 einzusetzen,
- d) ein Konzept für eine emissionsorientierte Besteuerung des Fahrstromes von Elektrofahrzeugen analog des zur Anwendung kommenden Strommixes einzuführen,
- e) die im Rahmen des Konjunkturpakets II angeschobene Förderung der Forschung für effiziente Energiespeicher und Batterietechnik zu verstetigen, auf stationäre Energiespeicher auszuweiten und ein neues Forschungsprogramm für Fertigungsabläufe bei Leichtbauwerkstoffen aufzulegen,
- f) als Eigentümerin der Deutschen Bahn AG die Erprobung eines integrierten Verkehrsdienstleistungsangebots der DB AG in städtischen Räumen unter Nutzung von öffentlichen Elektrofahrzeugen und in Zusammenarbeit mit regionalen Verkehrsanbietern voranzutreiben,
- g) in Modellregionen innovative Formen eines öffentlichen Verkehrsangebots in ländlichen Räumen zu erproben, das Nutzerinnen und Nutzern einen Anreiz zum Umstieg aus dem privaten Pkw setzt und einem weiteren Ausdünnen des öffentlichen Verkehrsangebots in diesen Regionen entgegen wirkt.

Berlin, den 10/ Juni 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Elektroautos sind kein Königsweg

Selbst optimistischste Prognosen sehen Elektroautos im Jahr 2020 bei einem Marktanteil von maximal fünf Prozent bzw. bei einem Anteil am Bestand von etwa zwei Prozent. Damit können sie keinen relevanten Beitrag zur Erreichung der von der Bundesregierung gesetzten Klimaziele leisten.

Einen klima- und umweltschonenden Ersatz der umfassenden Individualmotorisierung leisten Elektrofahrzeuge nicht per se, weil die Klima- und Umweltbilanz des per Steckdose betankten E-Fahrzeugs

von der Herkunft des produzierten Stromes abhängt. Nur bei der Herstellung des Fahrstromes aus erneuerbaren Energien kann von CO₂-armer oder -freier Mobilität gesprochen werden. Dieses Problem besteht in verschärfter Form für wasserstoffbasierte Elektroantriebe, die zusätzlich Wirkungsgradverluste durch Transport und Betankung sowie Umwandlung des Wasserstoffs aufweisen.

Bereits mehrfach wurde die Zukunftsvision des Elektroantriebs in der Geschichte der Automobilproduktion beschworen. Die grundsätzliche Idee, Fahrzeuge mit Elektromotoren anzutreiben, wird bereits seit mehr als 100 Jahren erforscht. 1990 hatte die damalige Bundesregierung Deutschland zum Leitmarkt für elektrisch betriebene Fahrzeuge ernannt und einen umfangreichen Flottenversuch auf der Insel Rügen ins Leben gerufen. Bis zum Jahr 2000, so das Ziel der damaligen Bundesregierung, sollte der Anteil der Elektrofahrzeuge am Fahrzeugausstoß die Zehnprozentmarke überschreiten. Weder der Flottenversuch noch die Strategie zur Steigerung der Verkaufsanteile von Elektroautos wurde erfolgreich abgeschlossen.

Nach Wasserstoffantrieben und Agrokraftstoffen stellen Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb nach Ansicht der Industrie, aber auch vieler politischer Akteure nun erneut den angeblich entscheidenden langfristigen Ausweg aus der Absatzkrise der Automobilindustrie dar. Deutschland soll nach dem Willen der letzten und der aktuellen Bundesregierung zu einem „Leitmarkt für Elektroautos“ werden und damit seine führende Stellung als Exporteur von Kraftfahrzeugen halten und ausbauen. Zu diesem Zweck hat die letzte Bundesregierung 500 Millionen Euro für Forschung, Entwicklung und Demonstration elektrogetriebener Fahrzeuge im Rahmen des Konjunkturprogramms II zur Verfügung gestellt. Zudem enthält der 2009 beschlossene „Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität“ das Ziel, bis 2020 eine Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, davon 750.000 mit Hybridantrieb und 250.000 rein batteriebetriebene Fahrzeuge. Dies entspricht einem Anteil von etwa zwei Prozent des heutigen Bestandes an Kraftfahrzeugen in Deutschland. Ohne dass serientaugliche Fahrzeuge aus deutscher Produktion vorgestellt werden können, will die Bundesregierung etwa Modellregionen „Elektromobilität im öffentlichen Raum“ zur öffentlichen Darstellung der neuen Antriebstechnik mit 115 Millionen Euro fördern.

Die aktuelle Bundesregierung verkündete am 3. Mai 2010 öffentlich den Start der „Nationalen Plattform Elektromobilität“. In sieben hochrangig besetzten Arbeitsgruppen sollen nun die Weichen für die weitere Entwicklung und die Markteinführung der Elektroautos gestellt werden. Entgegen der öffentlichen Erwartungen erfüllte die Bundesregierung die Subventionsforderungen der Industrie nicht.

Die technischen Beschränkungen bei der Energiespeicherung und die unklare Klimaschutzbilanz begrenzen sowohl den Anwendungsbereich wie auch das Verbreitungspotenzial von reinen Elektrofahrzeugen. Zudem wird der Preis durch die teure Batterietechnik, für die wegen steigender Rohstoffkosten nur unsichere Preisprognosen gestellt werden können, auch in Zukunft hoch bleiben. Experten gehen davon aus, dass ein Elektroantrieb selbst bei Massenproduktion etwa doppelt so teuer bleiben wird wie ein Verbrennungsantrieb. Das Elektroauto bleibt auf lange Zeit ein Nischenprodukt für spezielle urbane Verkehrsräume, in dem es zur Vermeidung lokaler Emissionen beitragen kann.

Hybridantriebe können den Kraftstoffverbrauch durch effiziente Verwendung und Rückgewinnung der Antriebsenergie senken, wenn die Gesamtarchitektur des Fahrzeugs (Gewicht, Größe, Motorleistung) ebenfalls auf dieses Ziel ausgerichtet ist. Für lange Strecken mit höherer Geschwindigkeit haben das erhebliche Gewicht von Batterie- und E-Motortechnik in Hybridmobilen hingegen eher nachteilige Effekte. Daher sind auch Hybridantriebe vor allem eine Option zum Einsatz im Stadt- und Kurzstreckenverkehr.

Klimaschutz im Verkehr

Der Straßenverkehr gehört zu den Bereichen mit einem großen Ausstoß an klimaschädlichen Gasen. Sein Anteil am CO₂-Ausstoß in Deutschland lag 2007 bei 18,1 Prozent. Das Gesamtvolumen betrug im Jahr 2007 144,1 Millionen Tonnen. Von 1999 bis 2005 ist der Ausstoß an Kohlendioxid nach Angaben des Umweltbundesamtes (CO₂-Emissionsminderung im Verkehr, Umweltbundesamt, Texte 05/2010, S. 40) um lediglich 0,7 Millionen Tonnen gesunken. Um das Klimaziel der Bundesregierung, den Ausstoß von Kohlendioxid bis 2020 gegenüber 1990 um 40 Prozent zu reduzieren, erreichen zu können, muss auch der Verkehr endlich einen substanziellen Beitrag für den Klimaschutz leisten. Das Umweltbundesamt gibt die erforderliche Minderung mit 40 Millionen Tonnen auf 119 Millionen Tonnen an (ebd., S. 75). Mit der Umsetzung aller vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Maßnahmen ließe sich eine Minderung von bis zu 43 Prozent gegenüber dem Trend erreichen (ebd., S. 74).

Schienerförderungs-Programm

Der Schienenverkehr konnte in den vergangenen eineinhalb Jahrzehnten seine Marktanteile nur knapp verteidigen: im Schienenpersonenfernverkehr, wo es die meisten Investitionen gab, gab es einen deutlichen Rückgang des Verkehrsmarktanteils. Zuwächse gab es nur im Nahverkehr, was in starkem Maß Ergebnis der relativ hohen Regionalisierungsmittel ist. Ein Sonderinvestitionsprogramm zur Förderung des Schienenverkehrs sollte sechs Grundelemente haben: Erstens Ausbau des Schienennetzes (Ziel: Stand von 1994 mit 44.000 km anstelle von aktuell 34.000 km) und eine grundlegende Sanierung des bestehenden Netzes; zweitens Ausbau des Schienenverkehrsangebotes insbesondere in der Fläche (u. a. mit der Wiedereinführung einer modernen InterRegio-Zuggattung); drittens die Elektrifizierung von 90 Prozent des Schienennetzes (aktuell sind nur knapp 57 Prozent des deutschen Netzes elektrifiziert; in der Schweiz liegt der Elektrifizierungsgrad bei 100 Prozent); viertens eine Modernisierung der Fahrzeugflotte (u. a. mit der Zielsetzung der Gewährleistung einer barrierefreien Mobilität); fünftens die längst überfällige Lärmsanierung, womit die Attraktivität der Schiene deutlich erhöht wird, und schließlich sechstens eine Revitalisierung von rund 3000 derzeit geschlossenen oder zweckentfremdeten Bahnhöfen.

Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs

Selbst wenn die Antriebsenergie für Pkw völlig aus erneuerbaren Energiequellen bestehen würde, wären viele Verkehrsprobleme in städtischen Ballungsräumen nicht gelöst. Typisch ist hierbei die Stadt mit der weltweit höchsten Pkw-Dichte, Los Angeles, in der die Durchschnittsgeschwindigkeit im Pkw-Verkehr unter 20 km/h liegt und zugleich der Raum, der Fußgängern, Fahrradfahrern, Kindern oder für Grünanlagen vorbehalten ist, besonders klein ist. Da öffentliche Verkehrsmittel nicht nur deutlich weniger Treibhausgase emittieren, sondern auch im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr deutlich kleinere Flächen für motorisierten Verkehr beanspruchen, ist eine allgemeine Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ein wichtiger Beitrag für Klimaschutz und Stadtqualität.

Grundsätzlich sollte dabei bei Städten spätestens ab einer Einwohnerzahl von 40.000 Menschen der Ausbau von schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln im Vordergrund stehen – bzw. die Wiedereinführung oder erstmalige Einführung solcher Straßen-, Stadt- und S-Bahnen. In einer Reihe westdeutscher Städte, in denen die Straßenbahn in den 1950er oder 1960er Jahren abgeschafft wurde, gibt es eine lebhafte Debatte über deren Wiedereinführung. In einigen ostdeutschen Städten, in denen sich die Tram bis nach der Wende halten konnte, ist man heute stolz auf dieses Verkehrsmittel und setzt auf dessen Ausbau.

Grundsätzlich gilt: Der im Vergleich zum städtischen Individualverkehr sozial- und umweltverträglichere ÖPNV ist strukturell unterfinanziert. Eine aktuelle Studie im Auftrag von 13 Bundesländern sowie dem Deutschen Städtetag und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sieht einen Investitionsstau von 2,4 Milliarden Euro sowie eine Finanzierungslücke für turnusmäßige Reinvestitionen von 330 Millionen Euro im Jahr. Die Kosten für den laufenden Betrieb würden um einen Betrag von 580 Mio. Euro bis 2025 steigen, der derzeit nicht gegenfinanziert sei.

Effiziente Antriebe

Das Umweltbundesamt (ebd., S. 55) sieht es als realistisch an, dass die Effizienz konventioneller Fahrzeuge bis zu einem Verbrauch von etwa 2 Litern Ottokraftstoff auf 100 Kilometer reduziert werden kann. Die Bundesregierung sieht sich bis heute vor allem in der Rolle der Bewahrerin der etablierten Geschäftsmodelle der deutschen Automobilindustrie. Dies wurde etwa bei den Verhandlungen um die europaweiten CO₂-Grenzwerte für PKW und aktuell für Kleinlaster deutlich, in denen die alte und die neue Bundesregierung jeweils weitergehende Regelungen zu verhindern sucht(en) und im Verbund mit anderen Mitgliedsstaaten Verzögerungen und Schlupflöcher durchsetzt(en). Auch bei der Ausgestaltung der Abwrackprämie oder der Konzeption der Kfz-Steuer mussten innovationsfördernde Umwelt- und Klimaschutzziele hinter den Interessen der deutschen Automobilhersteller zurückstehen. Die deutsche Automobilindustrie gehört mit einem durchschnittlichen Norm-CO₂-Ausstoß von 172 g/km nach der US-amerikanischen zu den Herstellern besonders klimaschädlicher Fahrzeuge. Mit diesem Wert sind die einheimischen Hersteller entscheidend vom europäischen Grenzwert von 130 g/km entfernt, der stufenweise ab 2012 erreicht werden soll. Die Selbstverpflichtung der Industrie, zu deren Gunsten eine gesetzliche Regelung im Jahr 1998 fallen gelassen wurde, sah vor, einen Flottenausstoß bei Kohlendioxid von 140 g/km bis 2008 zu erreichen. Dieses Ziel ist weit verfehlt worden.

Die deutschen Automobilhersteller konnten zwar relevante Effizienzgewinne in der fossil getriebenen Antriebstechnik erzielen. Diese wurden jedoch durch immer größere, schwerere und leistungsstärkere Fahrzeuge mehr als kompensiert. Es ist vor allem einer perfekten Anpassung der Motoren- und Ge-

triebetechnik an den normierten, aber praxisfernen Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) für die Messung des Kraftstoffverbrauchs zu verdanken, dass die Hersteller in den vergangenen Jahren eine Senkung ihrer Durchschnittsverbräuche vermelden können. Diese Normverbräuche werden, so vermelden Automobilclubs, Verkehrsexperten und Fachzeitschriften, im praktischen Fahrbetrieb um bis zu 40 Prozent überschritten. Im internationalen Vergleich liegen jene Fahrzeughersteller bei den Flottenverbräuchen vorn, die kleinere und leichtere Fahrzeuge produzieren. Der beste deutsche Hersteller ist Volkswagen auf Platz 13 mit einem Flottenausstoß von 156 g/km.

Besteuerung von Elektroautos

Von Seiten der Bundesregierung werden die niedrigen Betriebskosten bei Elektroautos - in etwa die Hälfte eines vergleichbaren Benzinfahrzeugs - als größter Vorteil herausgestellt. Dieser Vorteil ergibt sich jedoch nur, weil Strom deutlich niedriger besteuert wird als fossiler Kraftstoff. Die Stromsteuer beträgt derzeit 20,50 Euro je Megawattstunde, also 2,05 Cent pro Kilowattstunde. Bei einem angenommenen Stromverbrauch eines Elektroautos von zukünftig 16 kWh pro 100 Kilometer (derzeit sind es real ca. 25 kWh) fallen Steuereinnahmen von knapp 23 Cent an. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 8 Liter Benzin auf 100 km sind es derzeit 5,20 Euro (ca. 65 Cent, schwefelfrei), bei Diesel wären es knapp 4 Euro. Derzeit werden jährlich etwa 40 Milliarden Euro über die Energiesteuer und die Mehrwertsteuer durch den Verkauf von Kraftstoffen für den Straßenverkehr eingenommen. Bei einer vollständigen Umstellung der Pkw auf Elektroautos würden dem Fiskus ohne Änderung der Besteuerungsgrundlagen also Steuereinnahmen in Höhe von ca. 35 Milliarden Euro entgehen.

Es ist verständlich, dass die Verbände der Energie-, Automobil- und Elektroindustrie eine weiterhin niedrige Besteuerung des „Fahrstromes“ analog dem Haushaltsstrom als maßgeblich für die Durchsetzungsfähigkeit von Elektroautos sehen. Da auch Elektroautos eine vom Staat finanzierte Verkehrsinfrastruktur benötigen, muss für ihren Betrieb aber ein sozial verträgliches und ökologisch ausgerichtetes Besteuerungssystem entwickelt werden.

Energiespeicher und Batterien

Während die E-Motorenteknik mit einem hohen Wirkungsgrad punkten kann, gibt es weiterhin erhebliche Praxis-Probleme in den Bereiche Energiespeicherung, -betankung und Systemintegration. Sowohl Preis, Gewicht, Speichergröße, verfügbare Produktionsmenge wie auch Sicherheitsanforderungen der heutigen Speichertechnik sind nicht auf der Höhe der Anforderungen für den Markt. Batterien für 150 Kilometer Reichweite kosten derzeit zwischen 7.500 und 15.000 Euro und wiegen 200 bis 400 Kilogramm. Fortschritte in diesem Bereich werden sich schrittweise, nicht sprunghaft vollziehen. Ungeklärt ist zudem, wie lange die Akkus im reinen Elektrobetrieb mit zahlreichen Ladezyklen ihre Kapazität behalten. Denn die teuren Batterien sind Verschleißteile, die im Laufe eines durchschnittlichen Fahrzeuglebens mehrfach ausgewechselt werden müssen, wenn die ohnehin schon geringe Reichweite erhalten bleiben soll. Die Erforschung und Entwicklung leistungsfähiger Energiespeicher ist deshalb eine Schlüsselaufgabe zur Integration erneuerbarer Energien in das Stromnetz. Dabei sind mobile und stationäre Stromspeichertechnologien über den Sektor Mobilität hinaus von Bedeutung. Das Know-how und die Produktionskapazitäten in diesem Bereich sind bisher auf Grund der Entwicklung der Unterhaltungselektronik vor allem im asiatischen Raum angesiedelt.

Bahn und Elektroautos

Elektrofahrzeuge können vor allem in innovativen Nutzungskonzepten einen sinnvollen Beitrag zur Ergänzung des öffentlichen Verkehrs leisten. Statt Modellregionen für die private Nutzung von E-Mobilen zu fördern, die ohnehin nicht in absehbarer Zeit verfügbar sind, sollte der Fokus für die Forschung auf dem Zusammenspiel verschiedener öffentlicher Verkehrsträger und der Akzeptanz neuer integrierter Nutzungsmodelle liegen. Die Bahn bzw. regionale Nahverkehrsanbieter spielen dabei als strategisch wichtige Verkehrsunternehmen in öffentlicher Trägerschaft eine entscheidende Rolle.

Ländlicher Verkehr

Während die öffentliche Debatte zu Elektrofahrzeugen auf Grund der technischen Beschränkungen vor allem urbane Regionen im Blick hat, fehlt eine Perspektive für den Verkehr im ländlichen Raum. Der traditionelle öffentliche Nahverkehr gerät wegen des demographischen Wandels, aber auch wegen der Verbreitung privater Pkw in eine immer schwierigere wirtschaftliche Situation und ist vielerorts kaum noch eine praktikable Alternative zum Pkw. Auf der anderen Seite ist eine auf Pkw basierende Mobilität – unabhängig von der jeweiligen Energiequelle – keine überzeugende Basis für eine Gesell-

schaft mit deutlich wachsendem Anteil von Seniorinnen und Senioren, die oftmals nicht Auto fahren können oder dürfen und deswegen zur Aufrechterhaltung ihrer Mobilität auf funktionierende öffentlichen Verkehrsangebote bzw. auf Freizeit- und Einkaufsangebote in der fußläufigen Umgebung angewiesen sind. Deshalb muss gerade auch dem ländlichen Raum eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspolitik Perspektiven geboten werden, die den sozialen und demographischen Anforderungen gerecht wird und die eine Strategie zu mehr Ressourceneffizienz verfolgt.

Industriepolitik

Die Investitionsverweigerung und die Shareholder-Orientierung der gesamten Volkswirtschaft hat sich auch in den Unternehmensstrategien der Industrieunternehmen durchgesetzt. Für die Automobilindustrie bedeutet das: Fokussierung auf das Kerngeschäft und damit auf die Produktion kurzfristig marktgängiger Automobile mit hohen Gewinnmargen. Damit setzten sich renditegetriebene Produkt- und Marktstrategien durch, die Aspekte wie gesellschaftliche Nützlichkeit und ökologische Verträglichkeit weitestgehend ignorierten. Ergebnis sind Wirtschaftskonzerne, deren Manager selbst im Aufschwung Investitionen und Forschungsausgaben reduzieren, die Eigenkapitalbasis angreifen um den Anteilseignern möglichst hohe Summen auszuschütten. Produkte und Dienstleistungen, die dringend benötigt werden, aber nicht kurzfristig profitabel sind, werden nicht entwickelt. Ein Strukturwandel wurde verschlafen – von Managern und von Bundesregierungen, die auf Industriepolitik verzichteten und alles den Marktkräften überlassen wollten.

Deshalb braucht es eine aktive staatliche Industriepolitik die nicht weiter auf Kostenreduzierung, Arbeitsplatzabbau und Verdrängungskonkurrenz setzt. Im Gegensatz zur Konzernpolitik ist eine staatliche Industriepolitik dem Gemeinwohl verpflichtet und hat möglichst alle Interessen und die Folgewirkungen auf die Gesellschaft zu berücksichtigen. Deshalb ist es zwingend, an der Erarbeitung eines zukunftsfähigen Konzeptes für die Automobilindustrie möglichst alle betroffenen gesellschaftliche Gruppen und Institutionen in einem Beirat zu beteiligen.

Der Beitrag des Elektroautos zum Klimaschutz

Dr. Axel Friedrich /Eine Stellungnahme

Auch der Verkehrssektor muss seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dabei sollte dieser Beitrag kosteneffizient und zukunftsfähig sein. Aufgrund der hohen Kosten für die Batterien und die geringen Reichweiten von Elektroautos werden Elektroautos keine großen Verkaufschancen haben. Die Kosten für Lithium-Ionen-Traktionsbatterien liegen zur Zeit bei 1000 €/kWh, bis 2020 wird damit gerechnet, dass die Kosten auf 350-400 € fallen. Die Preise für die Autokäufer liegen jedoch doppelt so hoch. Für eine Kleinwagen mit Elektrotraktion erhöht sich der Preis durch die Batterien bei einer Reichweite von 100 km heute um mehr als 50.000 €, im Jahr 2020 um mehr als 20.000 €. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Batterien sehr tief entladen werden werden. Hinzu kommt, dass der Netzstrom zur Zeit 575 g/kWh (Vorl. UBA für 2009) emittiert und dies bei einem Verbrauch von 25 kWh/100 km ca. 145 g/km CO₂ (zuzüglich 10-20% Ladeverluste) entspricht, ein Wert, der von heutigen Kleinwagen mit erheblich größerer Reichweite weit unterschritten wird (z.B. VW Polo BlueMotion 87 g CO₂/km).

Deshalb wird das Elektroauto den nächsten 15 Jahren keinen nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz liefern. Flottenversuche mit untauglichen Fahrzeugkonzepten, die durch hohe Aufwendungen des Staates finanziert werden, sind nicht sinnvoll. Die dafür ausgegebenen Mittel fehlen für einen effizienten Klimaschutz an anderer Stelle.

Notwendig ist, die Energieeffizienz der konventionellen Fahrzeuge schnell drastisch zu verbessern. Dennoch ist es sinnvoll, die Forschung in bessere und vor allem kosteneffizientere Speichersysteme zu intensivieren. In – sehr langer – Sicht könnte regenerativ erzeugter Strom so umfangreich zur Verfügung stehen, dass Elektrotraktion zur sinnvollen Alternative für Verbrennungsmotoren wird. Voraussetzung ist aber, dass die Energieeffizienz der Fahrzeuge drastisch verbessert wird. Nur dann besteht Aussicht, dass mit verbesserten Batterien ausreichend attraktive und kosteneffiziente Elektrofahrzeuge eine Marktchance haben.

Die aktuellen Elektroauto-Aktivitäten von Wirtschaft und Politik schaden dem Klimaschutz, denn sie verdecken die wirklich effizienten Optionen zur Reduktion der Klimagase des Straßenverkehrs:

- Schnelle Verschärfungen bei den CO₂ Grenzwerte, z.B. maximal 80 g CO₂/km in 2020
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Öffentlichen Verkehrsmittel, durch bessere Verwendung der finanziellen öffentlichen Mittel

Zu den immer wieder hervorgehobenen Wirkungsgrad-Vorteilen des elektrischen Antriebes ist folgendes stets zu berücksichtigen: Alle Vergleiche zwischen elektrischen- und verbrennungsmotorischen Antrieben sind nur mit erheblichen Annahmen möglich. Die veröffentlichten Berichte sind meist fachlich untauglich bis naiv¹. So werden stets die geringeren Fahrleistungen und geringen Reichweiten der E-Fahrzeuge nicht berücksichtigt; man müsste für Vergleichen auch bei den Otto- und Dieselantriebe beispielsweise die geringeren Motor-Dauerleistungen und kleine Tanks einrechnen. Auch ist darauf zu achten, dass die wenigen Elektrofahrzeuge heute handgefertigt und hinsichtlich ihrer technischen Komponenten „handverlesen“ sind. In einer Serienfertigung sieht manches anders aus. Ferner müsste man bei Elektroautos all die Komfortelemente wie Heizung, Klimaanlage etc. als separat mit Strom betrieben berücksichtigen. Im Winter wird man z. B. durch die Heizung dann nur deutlich geringere Reichweite haben.

(1) So wurde am 2. 11. 2009 in der SZ ein begeisterter Bericht über einen vierwöchigen Alltagstest eines elektrischen BMW-Mini veröffentlicht, dabei auch der Stromverbrauch von 250 kWh für 860 km. Das sind mehr als 29 kWh je km; mit den heutigen CO₂-Emissionen des Stromnetzes von knapp 600 g je kWh ergibt sich – umgerechnet – ein Wert von 174 g/km. Dazu eine Pressemitteilung vom Februar 2009: „KBA bestätigt führende Position der BMW Group bei der Verbrauchsreduzierung. Der Flottenmittelwert 2008 beträgt 158 g/km.“

Spart die Koalition beim Nahverkehr?

Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent der Bundestagsfraktion DIE LINKE

Pünktlich nach der NRW-Wahl ging die erwartete Spardebatte los. Zu befürchten ist, dass dies im Verkehr vor allem zu Lasten des öffentlichen Verkehrs gehen wird. Neben Kürzungen bei den Investitionen in die Schiene dürfte davon vor allem der Nahverkehr betroffen sein. Größte Vorsicht ist geboten, wenn es um den scheinbar harmlosen „Subventionsabbau“ geht. Die letzte große Sparrunde im gesamten Bundeshaushalt stand auch unter diesem Stichwort – und hatte verheerende Auswirkungen im öffentlichen Verkehr. Diese Sparrunde basierte auf dem Koch-Steinbrück-Papier. Der Sündenfall daran war, dass alle Zahlungen für den öffentlichen Verkehr – also auch die Schieneninvestitionen – als Subventionen definiert wurden. Zu befürchten ist nun, dass dieses Papier als „Vorbild“ für die nun anstehende Sparrunde verwendet wird. Der bisher noch amtierende hessische Ministerpräsident Roland Koch hat die Subventionen für den Nahverkehr übrigens auch bereits öffentlich wieder ins Spiel gebracht.

Dabei steigt der Finanzbedarf für den öffentlichen Verkehr eigentlich an, die zentralen Aussagen einer Studie des VDV sind daher dem Rückblick auf „Koch-Steinbruch“ und den Folgen voran gestellt.

Finanzbedarf für den öffentlichen Nahverkehr

Nach einer Studie des Verbandes deutsche Verkehrsunternehmen VDV aus dem Jahr 2009 ist der öffentliche Nahverkehr dramatisch unterfinanziert:

- Es müssten jährlich etwa 550 Millionen Euro für Erhaltungsinvestitionen in U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen (ohne S-Bahnen und Regionalzüge) zur Verfügung stehen.

- Davon können aber jährlich nur 220 Millionen finanziert werden.

- Jedes Jahr fehlen also 330 Millionen Euro.

Der Nachholbedarf beläuft sich inzwischen auf 2,4 Milliarden Euro – und erhöht sich jedes Jahr um weitere 330 Millionen Euro.

- Für Investitionen in neue Nahverkehrsprojekte müssten derzeit jährlich 1,65 Milliarden Euro bereitgestellt werden, bis 2025 erhöht sich diese Summe auf über zwei Milliarden Euro jährlich.

- Auch für den Betrieb entsteht eine Finanzierungslücke.

- Je nachdem, wie sich die öffentlichen Mittel entwickeln, beträgt die zwischen 300 Millionen Euro und zwei Milliarden Euro im Jahr 2015 bzw. 800 Millionen und 6 Milliarden im Jahr 2025.

- Woher kommt diese Finanzierungslücke? Als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge wird der öffentliche Nahverkehr aus verschiedenen Quellen finanziell unterstützt. Aber anstatt mit dem steigenden Finanzbedarf zu steigen, sinken die öffentlichen Zuschüsse real!

Hintergrund Koch-Steinbrück-Papier

Am 30. September 2003 legten die damaligen Ministerpräsidenten von Hessen und Nordrhein-Westfalen, Roland Koch und Peer Steinbrück, ein nach ihnen bezeichnetes Koch-Steinbrück-Papier zum Subventionsabbau vor. Dieses Papier wurde dann auf fragwürdige Weise in den Vermittlungsausschuss zwischen Bundestag und Bundesrat eingebracht und in einer Nacht- und-Nebel-Aktion leicht modifiziert umgesetzt. Es trat noch Ende 2003 in Kraft und galt somit bereits ab 2004.

Das ursprüngliche Koch-Steinbrück-Papier konnte für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr zwar etwas entschärft werden. Nichtsdestotrotz war seine Wirkung völlig kontraproduktiv:

Es sah vor, dass zahlreiche als Subventionen definierte Finanzleistungen des Bundes zwischen den Jahren 2004 und 2006 um vier Prozent jährlich, d. h. um insgesamt 12 Prozent, gekürzt werden. Das skandalöse an diesem Papier nun war, dass mehrere Tatbestände, die den öffentlichen Verkehr betrafen, als Subvention bezeichnet wurden, darunter auch die Zuschüsse für den Ausbau von Schienenstrecken, also Investitionen! Der Straßenbau hingegen blieb unangetastet, auch die fehlende Kerosinsteuer wurde nicht angegangen.

Wäre das Papier 1:1 umgesetzt worden, hätte dies einen totalen Kahlschlag bedeutet.

Die vorgesehene Kürzung der Regionalisierungsmittel um insgesamt ca. 810 Millionen Euro jährlich wurde auf „nur“ 137 Millionen Euro abgeschwächt – aufgeteilt wie folgt:

- Die vorgesehene Kürzung der Investitionen des Bundes in das Schienennetz um rund 300 Millionen Euro wurde auf Intervention der Grünen auf alle Verkehrsträger „gerecht“ verteilt.

- Ab 2005 wurden die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) „nur“ einmal um 10 Millionen (jährlich) gekürzt (auf 1,667 Millionen Euro jährlich).

- Die ermäßigte Strom- und Energie(Mineralöl)-Steuersatz für den ÖPNV wurden einmalig (aber dauerhaft) gekürzt.

- Dafür wurde die Steuerfreiheit von Jobtickets, also Fahrkarten, die der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer zahlte, komplett gestrichen – als eine von nur zwei „Subventionen“ insgesamt (Einsparvolumen lediglich 50 Millionen Euro).

– Die öffentlichen Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Transport von Auszubildenden wurden schrittweise um die vollen zwölf Prozent gekürzt!

Ausgleichszahlungen für den Transport von Auszubildenden

Bis zur Neuregelung ab 2004 erstatteten die Länder – auf der Basis eines Bundesgesetzes, des Personenbeförderungsgesetzes – einem Verkehrsunternehmen 50 Prozent der Kosten, die ihm für die Beförderung von Auszubildenden entstehen. Grundlage waren dabei die „durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten“, die recht schwierig zu ermitteln sind. Diese Erstattung wurde auf Basis von Koch-Steinbrück in den auch ursprünglich vorgesehenen Schritten um 12 Prozent vermindert, wobei sich das auf den Ausgleichsbetrag bezieht: 12 Prozent von 50 Prozent entspricht sechs Prozent; es werden also nur noch 44 Prozent der ermittelten Kosten erstattet.

Interessanterweise hat das Bundesverfassungsgericht am 20. Januar 2010 (!!!) dieses Gesetz für verfassungswidrig erklärt – und zwar wegen seines Zustandekommens über den Vermittlungsausschuss. Den Klägern wird dennoch der Erfolg genommen, da das Bundesverfassungsgericht die Regelung nicht für nichtig erklärt hat. Sie kann somit zunächst weiter angewendet werden, zumindest bis zum 30. Juni 2011.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist in seinem wesentlichen Teil dafür vorgesehen, kommunale Verkehrs-Investitionen tätigen zu können. Dazu werden derzeit genau 1.335.500 Euro jährlich nach einem gesetzlich festgelegten Schlüssel den Ländern zur Verfügung gestellt. Diese Mittel müssen allerdings nicht ausschließlich dem öffentlichen Verkehr zu Gute kommen, sondern können auch für kommunalen Straßenbau verwendet werden. Die Länder behandeln die Verteilung auf Straße und öffentlichen Verkehr recht unterschiedlich. Trotzdem ist das GVFG wichtig, weil es die einzige Quelle des Bundes ist, aus der kommunale Verkehrsprojekte finanziert werden können.

Zusätzlich gibt es ein Bundesprogramm in Höhe von jährlich rund 332,6 Millionen Euro, aus dem einerseits Projekte des SPNV und andererseits große ÖPNV-Projekte, meist U-Bahnen, finanziert werden.

Während die Kürzung des GVFG durch Koch-Steinbrück Ende 2003 mit nur 10 Millionen Euro jährlich ab 2004 noch verkräftbar war, hat die Föderalismusreform – die die Zuständigkeit zwischen Bund und Ländern klären wollte – diese Finanzierung unter ein Damoklesschwert gestellt, da hier ja der Bund Kommunen Mittel bereit stellt:

Die Länder erhalten die Mittel ab 2007 gemäß dem „Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen“.

Zwar läuft die Finanzierung auf gleicher Höhe zunächst weiter, durch die (bereits vorher) fehlende Anpassung an die Inflationsrate bedeutet dies real eine jährliche Kürzung.

Der Bund hat sich immerhin verpflichtet, sein Bundesprogramm fortzuführen.

Die strengen Förderkriterien und Fördervoraussetzungen des alten (noch gültigen!) GVFG gelten aber nicht mehr, d. h. die Länder können noch freier als früher entscheiden, wie sie die Mittel verwenden – oder zweckentfremden!

Vor allem aber ist die Finanzierung nur bis einschließlich 2013 gesichert. Bis 2013 müssen sich Bund und Länder darauf verständigen, ob und wenn ja wie viel, der Bund den Ländern weiterhin zahlt. Dazu will sich die Koalition bis Herbst 2011 verständigen (Plenarprotokoll 17/36, S. 3470).

Ende 2019 ist aber endgültig Schluss. Danach darf der Bund den Ländern nichts mehr zahlen – außer das Gesetz wird grundlegend geändert.

Die schwarz-gelbe Koalition hatte überraschenderweise in einem Entwurf der Koalitionsvereinbarung immerhin vorgesehen, dass zumindest die Zweckbindung der Mittel über 2013 hinaus erhalten bleiben soll. Dies ist in der Endfassung des Koalitionsvertrags jedoch entfallen.

Genau das entfällt nämlich definitiv ab 2014 – die einzig verbleibende Zweckbindung ist, dass die Mittel investiert werden müssen

Regionalisierungsgesetz

Vom Volumen her den größten Brocken macht das Regionalisierungsgesetz aus. Das Gesetz ist ein Ergebnis der Bahnreform der Jahre 1993/94 – also der formalen Bahnprivatisierung. Damals wurde die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr, also S-Bahnen und Regionalzüge, vom Bund bzw. der Bahn, auf die Länder übertragen. Diese bestellen nun Verkehr bei der Bahn oder bei anderen Bahnunternehmen und zahlen ihnen dafür einen finanziellen Ausgleich – weil sich der SPNV beim gegebenen (die Schiene benachteiligenden) Verkehrsmarkt nicht rechnen würde. Im Gegensatz dazu wird der Fernverkehr der Bahn auf eigene Rechnung durchgeführt. Hierfür gibt es keine direkten Zuschüsse der öffentlichen Hand.

Das Regionalisierungsgesetz ist eigentlich nur für den SPNV gedacht. Die dafür zur Verfügung gestellten Bundesmittel werden von den Ländern aber auch für andere Zwecke eingesetzt. Dies ist auch deshalb möglich, weil die Länder laut Gesetz nicht Bericht erstatten müssen. Wegen der wiederholten Kritik an der „Zweckentfremdung“ der Mittel durch die Länder haben Bund und Länder angeblich eine freiwillige Berichterstattung seitens der Länder vereinbart – öffentlich ist diese aber (bislang) nicht.

Problematisch ist das Gesetz selber, in dem es heißt, dass die Mittel dem „öffentlichen Nahverkehr“ – und damit nicht nur dem SPNV – zur Verfügung stehen sollen. In Berlin z. B. erhält auch die BVG Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz.

Derzeit erhalten die Länder die auf den ersten Blick hohe Summe von knapp sieben Milliarden Euro. Die Summe erhöht sich jedes Jahr um 1,5 Prozent. So weit – so gut. Aber nur auf den ersten Blick:

1. Ende 2003 wurden die Mittel ab 2004 einmalig um 137 Millionen Euro gekürzt, der jährliche Anstieg setzte dann 2005 auf dem niedrigeren Niveau wieder ein.
2. 2006 wurde eine weitere Kürzung von insgesamt 1,4 Milliarden Euro für die Jahre 2006 bis 2008 beschlossen. 2007 lag damit das Niveau der Regionalisierungsmittel unter dem Niveau von 2002.
3. 2007 wurde die Kürzung von 2006 etwas abgemildert. Seitdem steigen die Mittel wieder jährlich an.
4. Die jährliche Steigerung um 1,5 Prozent reicht für den Ausgleich der Inflation und den Anstieg der Lohnkosten nicht oder nur knapp aus. Eine Ausweitung des Angebotes ist dadurch nicht möglich. Wenn dies erfolgt, dann im Ausschreibungswettbewerb und fast ausschließlich zu Lasten der Löhne und Gehälter!
5. Gesichert sind die Mittel aber nur bis 2014, für die Jahre danach müssen Bund und Länder erneut verhandeln. Angesichts der Finanzsituation gehen alle Experten davon aus, dass die Regionalisierungsmittel spätestens ab 2015 gekürzt werden!

Privatisierung im Straßenbau

Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent der Bundestagsfraktion DIE LINKE

Auch die neue Bundesregierung will, wenig überraschend, mehr Straßenbau. Wo das Geld dafür her kommen soll, darüber wird vor und hinter den Kulissen kräftig gestritten. Klar ist, dass (noch) mehr privates Kapital für den Straßenbau gewonnen werden soll. Unklar ist, ob die Nutzerfinanzierung (Maut) ausgeweitet wird. In dem Maß, wie die Sparorgie auch den Verkehrsbereich erfasst, dürften Modelle zur privaten (Ko-) Finanzierung noch mehr Konjunktur bekommen.

Verkehrsminister Ramsauer hat hier bereits ordentlich für Verwirrung gesorgt. Klar scheint zu sein: Er selbst will eine Pkw-Maut – bzw. eine Vignette. Genau das schließt der Koalitionsvertrag aber aus. Deswegen wird die Pkw-Maut zwar immer wieder ins Spiel gebracht, dann aber gleich wieder dementiert. Die Bevölkerung soll so wohl langsam müde gemacht werden. Im Zuge der aktuellen Debatte um die Haushaltssanierung könnte jedoch die Vignette für Autobahnen schnell auf die Tagesordnung kommen.

Im Folgenden zunächst ein Blick elf Jahre zurück auf den „Startschuss“ für die „2. Phase“ der Nutzer- und Privatfinanzierung im Straßenbau, die von rot-grün eingesetzte Pällmann-Kommission. Anschließend folgt eine Erläuterung der beiden derzeit praktizierten Modelle der Privatfinanzierung, den sog. A- und F-Modellen. Abschließend eine Positionierung zur Pkw-Maut bzw. -Vignette.

Hintergrund: Pällmann-Kommission

Auch die rot-grüne Bundesregierung sah die finanziellen Beschränkungen nicht als eine Chance für eine grundlegende Neuorientierung ihrer Investitionspolitik, sondern empfand sie lediglich als Einschränkung ihrer Handlungsfähigkeit. Um mehr Mittel für Verkehrsinvestitionen bereit stellen zu können, rief sie deshalb im Sommer 1999 die Pällmann-Kommission ins Leben, die neue Finanzierungsmodelle im Verkehr aufzeigen sollte. Die Kommission unter ihrem Vorsitzenden Dr.-Ing. Wilhelm Pällmann erhielt dabei auch den Auftrag, Möglichkeiten zur Beschaffung der im Straßenbau angeblich fehlenden Summe von zwei Milliarden Euro jährlich zu erarbeiten – so die Vorgabe. Die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße wurden ebenfalls behandelt, auf die entsprechenden Aussagen wird hier aber nicht näher eingegangen.

Die Vorschläge der Pällmann-Kommission

Der Abschlussbericht der Pällmann-Kommission wurde am 5. September 2000 vorgestellt. Darin wurden folgende wesentlichen strukturellen Änderungen vorgeschlagen:

1. Eine Umstellung von der reinen Haushalts- zu einer Nutzerfinanzierung, in die der Bund mit der Einführung der Lkw-Maut und der Re-Investition der Einnahmen daraus für Verkehrswege einsteigt.

2. Das organisatorische Herauslösen des Fernstraßennetzes aus der direkten Bundesverantwortung mit dem Ziel, verstärkt privatwirtschaftliche Effizienzeffekte realisieren zu können.

3. Eine Ausweitung der Privatfinanzierung im Verkehr durch private Betreibermodelle. Dazu soll das die Betreibermodelle regelnde Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivG) so modifiziert werden, dass es "prinzipiell auf alle Maßnahmen des Fernstraßenbaus" angewendet werden kann.

4. Die Neudefinition des Bundesstraßennetzes mit dem Ziel, solche Straßen, die nicht dem überregionalen Verkehr dienen, an Länder und Kommunen zu übertragen.

Zehn Jahre nach Vorlage des Schlussberichts der Pällmann-Kommission lässt sich feststellen, dass die Bundesregierung zwar nicht in Allem den Vorschlägen der Kommission gefolgt ist bzw. folgen will, aber dennoch einige wesentliche Elemente übernommen hat:

1. Umstellung von Haushalts- und Nutzerfinanzierung:

Insbesondere die langfristige Umstellung von der Haushalts- auf eine Nutzerfinanzierung ist mit Einführung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 ein Stück vorangekommen. Dabei werden nicht alle resultierenden Einnahmen auch wieder für Investitionen in den Verkehr genutzt: Neben den Kosten für das technische System zur Erfassung der Maut in Höhe von ca. 700 Mio. € jährlich werden 600 Mio. € als Kompensation an das nationale Spediteurgewerbe ausgezahlt. Außerdem wurden die vorherigen Haushaltsmittel praktisch komplett um die Mittel gekürzt, die nun aus der Maut finanziert werden. Die Hoffnung der Straßenbaulobby, mit der Lkw-Maut gäbe es mehr Geld für den Straßenbau, hat sich also nicht erfüllt.

Dass die Einnahmen nicht nur für Straßenbauinvestitionen, sondern auch für die Schiene verwendet werden, widerspricht dem Ansatz einer verkehrsträgerbezogenen Nutzerfinanzierung, wie sie die Pällmann-Kommission vorgeschlagen hat. Hier setzt nun die aktuelle Koalition an, die die verbleibenden Einnahmen aus der Lkw-Maut komplett dem Straßenbau zukommen lassen will.

Zu einer vollständigen Umstellung auf eine Nutzerfinanzierung müsste die Lkw-Maut einerseits auf das gesamte Straßennetz ausgeweitet und nicht nur auf Autobahnen erhoben werden, sowie andererseits nicht nur Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, sondern alle Fahrzeuge einbeziehen. Letzteres würde eine Pkw-Maut beinhalten, vor der die Politik (noch?) deutlich zurückschreckt. Wahrscheinlicher ist, dass die Lkw-Maut langfristig zumindest für kleinere Lkw ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht und auch auf Bundesstraßen erhoben wird. Im Gegensatz zur Erhöhung der Maut ist eine solche Ausweitung im schwarz-gelben Koalitionsvertrag auch nicht ausgeschlossen.

2. Privatisierung des Fernstraßennetzes

Ein direktes Herauslösen des Fernstraßennetzes aus der Bundesverantwortung ist nicht in Sicht, wird in Fachkreisen aber durchaus diskutiert. Auch bei den Verhandlungen im Zuge der Föderalismusreform II (siehe Punkt 4.) wurde dies durchaus diskutiert. Das damit verbundene Ziel, im Fernstraßenbau verstärkt "privatwirtschaftliche Effizienzeffekte" zu realisieren, war ein Anlass für die Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFGmbH). Der VIFG werden vom Bund alle Einnahmen aus der Lkw-Maut zugewiesen, die wieder in Verkehrswege reinvestiert werden sollen. Die Mittel fließen aber nicht direkt, sondern über den Bundeshaushalt.

Die VIFG agiert als Gesellschaft des Bundes zwar in staatlicher Regie, kann aber bei der Baudurchführung privatwirtschaftliche Elemente nutzen, wovon sich der Bund u. a. Kostenersparnisse erhofft. Die neue Koalition versucht erneut, die VIFG eigenständiger zu machen, u. a. sollen die Mittel direkt zugewiesen werden und nicht den „Umweg“ über den Bundeshaushalt nehmen. Außerdem soll die VIFG kreditfähig gemacht werden (um mehr investieren zu können). In den letzten Jahren wurden solche Versuche immer vom Finanzminister gestoppt. Umstritten ist, ob diese Kreditfähigkeit bedeuten würde, dass die VIFG dann ein Schattenhaushalt wäre. Nach der im Grundgesetz verankerten Föderalismusreform II („Schuldenbremse“) dürfen solche Schattenhaushalte eigentlich nur noch 2010 eingeführt werden.

3. Mehr Privatfinanzierung im Verkehr

Auch die Privatfinanzierung im Straßenbau beinhaltet eine Finanzierung durch die Nutzer. Hierbei handelt es sich um isolierte Streckenabschnitte, für die Mautstationen bzw. elektronische Erfassungsgeräte errichtet werden müssen. Eine Ausweitung dieser privaten Betreibermodelle wird seit jeher von allen Bundesregierungen unterstützt. Das zugrunde liegende Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivG) wurde bereits mehrfach modifiziert - allerdings nicht im Sinne der Pällmann-Kommission, wonach es auf alle Maßnahmen des Fernstraßenbaus angewendet werden kann. Vielmehr wurden lediglich die bestehenden Regelungen klarer und für die Bauwirtschaft berechenbarer gefasst. Dies war aus Sicht des Bundes und der Bauwirtschaft notwendig geworden, da nach den alten Bestimmungen überhaupt erst zwei Projekte realisiert sind und weitere Projekte zwar immer wieder genannt werden, diese jedoch allesamt von einer Realisierung weit entfernt sind.

Um weitere privat finanzierte Straßenbauprojekte zu ermöglichen, entwickelte der Bund das sog. A-Modell, das als Mischform aus Nutzerfinanzierung über die VIFG und privatem Betreibermodell gemäß FStrPrivG (F-Modell) angesehen werden kann. Dieses Programm beinhaltet den Ausbau längerer Autobahnabschnitte von vier auf sechs Spuren durch private Betreiber. Diese refinanzieren sich nicht über eigene Mautstationen wie bei den Betreibermodellen gemäß FStrPrivG. Vielmehr überlässt der Bund ihnen die auf

den entsprechenden Streckenabschnitten anfallenden Einnahmen aus der Lkw-Maut in der Vertragslaufzeit von in der Regel 30 Jahren. Zusätzlich zahlt der Bund in der Bauphase direkt bis zu 10 Prozent der Baukosten als Zuschuss. Ursprünglich geplant war, dass dieser Zuschuss bei 50 Prozent liegen sollte – offiziell begründet übrigens als Ausgleich für die entgehenden Einnahmen der nicht mautpflichtigen Pkw.

Im Endeffekt kommt der Bund somit für alle Kosten der Maßnahme auf, wenn auch zeitversetzt durch den Verzicht auf die ihm zustehenden, zukünftigen Einnahmen aus der Lkw-Maut.

Für das A-Modell gibt es keinen neuen gesetzlichen Rahmen. De facto können nun prinzipiell alle Baumaßnahmen an und auf Autobahnen nach diesem Modell gestaltet werden. Damit ist die Forderung der Pällmann-Kommission, alle Maßnahmen des Fernstraßenbaus für private Betreibermodelle zu öffnen, erfüllt. Offen bliebe aber, wozu es dann überhaupt noch umständliche Mautstationen auf privat betriebenen Strecken gemäß FStrPrivG geben sollte.

4. Bundesstraßen an die Länder abgeben

Eine Diskussion um die Bedeutung der Bundesfernstraßen für den Bund und eine mögliche Neuabgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern wurde bei der Föderalismusreform II versucht, ist aber auch da erneut gescheitert. Da dies praktisch nur mit Zustimmung der Länder möglich ist, ließen diese sich wohl nur mit einem finanziellen Ausgleich für die neuen Aufgaben "überzeugen". (s. dazu den Beitrag im VZ 01, S. 16ff)

Hintergrund F-Modell

Bereits seit 1994 gibt es das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG), das Errichtung und Betrieb privat betriebener Mautstrecken regelt. Aber erst nach der Änderung des FStrPrivFinG 2002 wurden die bislang einzigen beiden Mautstrecken (die Tunnel in Lübeck und Rostock) realisiert. Bei diesen beiden handelt es sich um kommunale Projekte, die nicht in der Baulast des Bundes stehen.

Zulässig sind diese echten Mautstrecken nur an

- Brücken, Tunneln und Gebirgspässen im Zuge von Bundesautobahnen sowie
- mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr.

Diese Begrenzung des Rahmens möglicher Projekte geht auf die EU-Richtlinie 1999/62/EWG zurück, die eine doppelte Belastung der Nutzer von Verkehrswegen nur in den auch im FStrPrivFinG festgelegten Fällen erlaubt, denn mit der Lkw-Maut (und früher der zeitabhängigen Vignette) zahlen Lkw in Deutschland bereits eine Gebühr für die Nutzung der Autobahnen.

Ein weiterer Grund für die nur sehr zögerliche Realisierung von Mautstrecken ist, dass es sich bei den vom Bund vorgeschlagenen Projekten zwangsläufig um sehr teure Projekte wie Tunnel und Flussbrücken handelt.

Dies ist zwar gesetzlich begründet, dennoch scheint der Bund bei der Auswahl der Projekte insbesondere solche vorgeschlagen zu haben, bei denen die voraussichtlichen Verkehrszahlen den Bau nicht vordringlich erscheinen ließen. Anders formuliert: Statt Strecken mit voraussichtlich hohen Verkehrszahlen und damit hohen zu erwartenden Einnahmen für private Betreiber anzubieten, wurden der Bauwirtschaft regelmäßig nur "Ladenhüter" angeboten. Diese drängte deshalb die Bundesregierung schon lange, rentablere Projekte für private Betreibermodelle zu öffnen.

Problematisch für potenzielle Betreiber ist außerdem, dass parallel laufende Straßen mautfrei bleiben. Dies war der „Todesstoß“ für die meisten Projekte. Andere konnten (leider) durch die Konjunkturprogramme aus Haushaltsmitteln finanziert werden. Zu bedenken ist, dass Mautstrecken bei der Bevölkerung ausgesprochen unbeliebt sind.

Hintergrund A-Modell

Das Bundesverkehrsministeriums stellte im Oktober 2001 erstmals das A-Modell vor (das damals noch "Bauen Jetzt!" hieß). Bei diesem Modell geht es um den Ausbau vierspuriger Autobahnen auf sechs Spuren. Im Gegensatz zu privatfinanzierten Projekten nach dem F-Modell werden beim A-Modell keine Mautstationen errichtet werden. Die Abrechnung erfolgt vielmehr über das elektronische Erfassungssystem der Lkw-Maut. Die eigentlich dem Bund zustehenden Einnahmen werden auf diesen Strecken dann für die Laufzeit von 30 Jahren den privaten Betreibern zur Refinanzierung ihrer Investitionen überlassen. Da keine Mautstationen errichtet werden, entrichten Pkw keine Nutzergebühren. Mit der Begründung, diesen Ausfall von Einnahmen durch Pkw zu kompensieren, wollte der Bund den privaten Betreibern ursprünglich einen Zuschuss von 40 bis 60 Prozent der Baukosten gewähren. Bei den Bieterwettbewerben zeigte sich aber, dass die Betreiber diesen Zuschuss nicht bzw. nur in sehr geringem Ausmaß benötigen (durchschnittlich 5 Prozent der Baukosten). Das liegt insbesondere daran, dass es sich bei diesen Projekten um die absoluten „Rennstrecken“ handelt, also die Hauptachsen, auf denen so viel Verkehr rollt, so dass sich die Betreiber vermutlich eine goldene Nase verdienen werden (s. u.).

Durch die langfristige Zweckbindung der Einnahmen beschneidet der Bund seinen Handlungsspielraum. Dies ist angesichts der enormen Verschuldung des Bundes nicht zu akzeptieren. Das hat sogar die (alte) Bundesregierung eingesehen. Sie schrieb in ihrem Zwischenbericht zur Evaluierung der ersten Projekte des A-Modells vom Januar 2008, dass nur maximal 15 Prozent der Mauteinnahmen langfristig durch die Verpflichtungen aus den A-Modellen gebunden werden sollen.

Bislang hält auch die neue Koalition daran fest. Mit dem Bundeshaushalt 2010 sind die langfristigen Verpflichtungen von ca. 4,6 Milliarden Euro auf fast sieben Milliarden Euro gestiegen – für ganze acht Straßenprojekte.

Modell	zuständig für Bau, Unterhalt und Betrieb der mautpflichtigen Straße	Finanzierung der Baukosten von - erstmaligem Neu- / Ausbau	Finanzierung Unterhalt / Betrieb	mautpflichtig	Mauterhebung	Einnahmen stehen zu
Lkw-Maut	Bund (Auftragsverwaltung durch die Länder)	Bund 100%	Bund	Lkw > 12 t zul gG	überwiegend elektronisch, Streckenkarten „vom Automaten“ gibt es aber auch	Bund; abzüglich der Kosten für Erhebung der Maut sowie eines festen Abführungsbeitrages werden die Mittel an die VIFG weitergeleitet
A-Modell	privater Betreiber für Laufzeit der Konzession (30 Jahre)	Bund 40-60% privater Betreiber 40-60%	privater Betreiber	Lkw > 12 t zul gG.	s.o.	Bund, dieser reicht sie an die VIFG weiter (s.o.), die die auf den betreffenden Strecken erzielten Einnahmen an die privaten Betreiber abtritt
F-Modell	privater Betreiber für Laufzeit der Konzession (30 Jahre)	privater Betreiber 100%, abzüglich möglicher Bundeszuschüsse von max. 20% sowie Landeszuschüssen und EU-Geldern (EFRE-Programm)	privater Betreiber	alle Fahrzeuge	Mautstationen, für Vielfahrer elektronisch	privater Betreiber

Übersicht über Modelle der Nutzer- und Privatfinanzierung im Straßenbau (eigene Darstellung)

Kritik des Bundesrechnungshofes an A- und F-Modell

Am 5. Januar 2009 legte der Bundesrechnungshof in seiner Funktion als Wirtschaftlichkeitsbeauftragter der Bundesregierung ein Gutachten zu ÖPP im Straßenbau vor. Das Gutachten des Bundesrechnungshofes ist ein Verriss erster Klasse für die Privatisierungsbemühungen der Bundesregierung im Straßenbau. Natürlich schreibt der Bundesrechnungshof das nicht so. Er ist ja höflich – und außerdem eine Institution des Bundes. Deswegen hier eine „Übersetzung“ des Gutachtens:

Die vom Bund errechnete Wirtschaftlichkeit der Projekte sieht der BRH skeptisch – das bedeutet, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Bundesmittel verschwendet werden.

Der BRH setzt die A-Modelle mit der privaten Vorfinanzierung gleich. Diese wurden wegen der Nachteile für den Bundeshaushalt gestoppt. Das Gleiche sollte mit den A-Modellen passieren.

Beim Wirtschaftlichkeitsvergleich hat die Bundesregierung Äpfel mit Birnen verglichen: Die um 55 bis 75 Prozent höheren Verkehrsprognosen der Bieter wurden mit den eben erheblich niedrigeren des Bundes verglichen. Der BRH führt dazu aus, dass entweder die Betreiber insolvent werden (wenn die Prognosen des Bundes eintreffen) – oder dem Bund erhebliche wirtschaftliche Nachteile drohen (wenn die der Betreiber eintreffen).

Die Kapitalkosten der Privaten sind deutlich zu hoch – deswegen sollte der Anteil privaten Kapitals sehr niedrig gehalten werden.

Wegen der Vorgaben durch Planfeststellungsbeschlüsse und Richtlinien zum Straßenbau gäbe es fast keine Möglichkeit für die Betreiber, Baukosten zu sparen. Damit entfällt die wesentliche Begründung für ÖPP im Straßenbau.

Die andere Begründung, dass durch die A-Modelle der Bau vorgezogen werden kann, verwirft der BRH ebenso, denn erstens ist das nicht der Fall – und zwei-

tens selbst wenn es stimmen würde, dann dürften Haushaltsfragen nicht über ÖPP entscheiden, sondern allein eine größere Wirtschaftlichkeit. Und darum ist es schlecht bestellt.

Fazit

Ein Modell ohne Übernahme des Verkehrsmengenrisikos und mit einem nur sehr niedrigen Anteil privaten Kapitals hätte nichts mehr mit dem zu tun, was die Bundesregierung als A-Modell bezeichnet. Das A-Modell ist gescheitert.

Auch das F-Modell ist gescheitert. Eine kräftigere Watschen als die Fundamentalkritik des BRH an der Projektauswahl und zur Unfähigkeit, alternative Umfahungsstrecken zu verhindern, hätten sich die Bundesregierung und die beiden Kommunen mit F-Modell kaum einhandeln können. Nicht umsonst bezeichnete ein führender Vertreter der Bauindustrie die ja ursprünglich auch als F-Modell geplante zweite Rügenanbindung als „Totgeburt von der Stunde Null an“.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Liste der eventuellen F-Modelle ständig kürzer wird. Ob die nach den Kriterien des BRH wirtschaftlich zu betreiben sein werden, ist stark zu bezweifeln, im Fall des A8-Albaufstieg tut das der BRH sogar selber.

Der BRH will auf keinen Fall, dass der Anwendungsbereich ausgeweitet wird, weil sonst ein Flickenteppich mit Mautstellen droht. Seine Idee, das Modell zu verbessern, kommt aber einer Bankrotterklärung gleich: Anstelle einer festen Laufzeit sollen die Privaten die Strecke einfach so lange betreiben dürfen, bis sie ihr Geld wieder hereingeholt haben. Das heißt also Maut für immer!

Das F-Modell muss gestoppt werden. DIE LINKE hatte dazu einen Gesetzentwurf (Bundestagsdrucksache 16/4658) eingebracht, der natürlich abgelehnt wurde.

Position zur Einführung einer Pkw-Maut oder sonstiger Varianten einer Nutzerfinanzierung für Pkw

Eine Pkw-Maut würde diejenigen besonders treffen, die sich jetzt schon kaum noch ein Auto leisten können. DIE LINKE lehnt deswegen nicht nur eine Pkw-Maut kategorisch ab, sondern widersetzt sich auch vehement allen Bestrebungen, Autobahnen oder andere Straßen zu privatisieren. Die beiden privat finanzierten Tunnel in Rostock und Lübeck sollten allen, die weiterhin von privaten Straßen träumen, ein mahnendes Beispiel sein. Straßen gehören wie Schienen, Schulen, die Wasserversorgungen usw. als Teil der Daseinsvorsorge klar in die öffentliche Hand. Die Lkw-Maut als Instrument zur Herstellung der Wettbewerbsgleichheit mit der Schiene hingegen wollen wir ausweiten.

Pkw-Maut soll mehr Geld für Straßenbau bringen

Bereits die Grundannahmen für eine Pkw-Maut sind falsch. Die Bundesregierung geht nämlich davon aus, dass der Verkehr auf der Straße weiter erheb-

lich wachsen wird. Dies kann nicht eintreten, wenn Deutschland den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht werden will. Auch mit Elektroautos oder anderen alternativen Antrieben lässt sich das „Problem“ auf absehbare Zeit – mindestens bis etwa bis 2030 – nicht beheben. Dazu kommt der voraussichtlich massive Anstieg des Ölpreises, wenn die Wirtschaftskrise überwunden ist. Bereits jetzt liegen wir wieder bei 70- 80 Dollar je Fass.

Weil aber der Straßenverkehr eben nicht so stark bzw. eigentlich gar nicht mehr wachsen darf, braucht man auch keine zwei bis drei Milliarden Euro pro Jahr mehr für den Bau neuer Straßen. Genau dafür will die Bundesregierung aber die Pkw-Maut erheben! Das ebenfalls gerne genannte Argument, im Ausland müsse man ja auch für die Straßen zahlen, die „Ausländer“ aber nicht bei uns, darf nicht zählen: Erstens werden laut ADAC nur 5,2 Prozent aller Fahrten auf dem deutschen Straßennetz durch ausländische Fahrzeuge durchgeführt. Zweitens würden unter Verweis auf die „Ausländer“ ja eben auch alle inländischen Fahrzeuge belastet.

Dazu kommt, dass eine Pkw-Maut zwei weitere große Schwächen hat:

Problem Datenschutz

Lkw-FahrerInnen werden immerhin nur in der Dienstzeit „überwacht“. Anders sieht es aber bei den BürgerInnen aus. Eine echte Pkw-Maut würde bedeuten, dass alle Autofahrerinnen und Autofahrer ständig geortet werden können.

Problem Technik und Kosten

Zum anderen ist eine Pkw-Maut mit sehr hohen Systemkosten verbunden. Bei Lkw sind die Kosten zwar auch (zu) hoch. Hier rechnet es sich aber insgesamt. Denn die Zahl der Lkw auf deutschen Autobahnen ist erheblich niedriger als die von Pkw. Es gibt derzeit gut 190.000 mautpflichtige deutsche Lkw, aber ca. 45 Millionen Pkw! Die Lkw fahren außerdem erheblich mehr, so dass sich die Kosten pro Fahrzeug auf viel mehr gefahrene Kilometer verteilen. Als letztes kommt noch hinzu, dass Pkw eine viel niedrigere Maut zahlen würden. Statt durchschnittlich etwa 18 Cent pro Kilometer wären es bei Pkw nur 3 Cent. Wenn nun jemand, was sicher nicht so selten ist, lediglich 1000 Kilometer im Jahr auf Autobahnen unterwegs ist, müsste er insgesamt nur 30 Euro zahlen. Man kann natürlich sagen, dass das verkraftbar wäre. Es geht aber darum, dass die sog. OBUs (On-Board-Unit) in den Lkw pro Stück mit Einbau etwa 1.000 Euro kosten. Dazu kommt noch, dass fast alle 45 Millionen Pkw in eine Datenbank aufgenommen werden müssten und alle vermutlich monatlich eine Rechnung bekommen. Auch das UBA bezweifelt die Behauptung, wonach die Systemkosten für Pkw nur doppelt so hoch liegen würden wie für Lkw.

Der administrative Aufwand und die Kosten wären jedenfalls enorm – und stünden in keinem Verhältnis zum finanziellen Ertrag. Auch würde nach Angaben von Insidern allein der Einbau von OBUs in alle Pkw etwa drei Jahre dauern!

Vignette noch schlimmer

Die einzige theoretisch positive Wirkung einer Pkw-Maut ist der Anreiz, auf Autofahrten zu verzichten. Dies aber nur, wenn es eine echte Maut geben würde. Die ist aber technisch noch gar nicht so weit – weil natürlich auch die Regierung weiß, dass die Systemkosten mit der jetzigen Technik viel zu hoch sind. Deswegen würde es zunächst eine Vignette geben, d.h. man zahlt ca. 100 Euro im Jahr und darf dann fahren so viel man will. Das wäre genau das Gegenteil eines positiven Anreizes, sondern würde eher dazu führen, dass man die 100 Euro wieder „reinfahren“ will. Oder man fährt „herum“ - um die Mautstrecken - und weicht auf Bundesstraßen aus. Das aber wiederum würde die Unfallzahlen erhöhen und die Umweltbilanz verschlechtern. Außerdem wäre dies sozial besonders ungerecht: Diejenigen, die drei Mal im Jahr Verwandte besuchen, würden genau so viel zahlen wie Geschäftsleute oder Pendler, die die Vignette ganz oder zum Teil als Fahrtkosten über die Steuer erstattet bekämen.

Energiesteuer rauf?

Als Anreiz dafür, weniger zu fahren, gäbe es außerdem eine ganz einfache Lösung, die sogar den Spritverbrauch der Fahrzeuge ganz direkt berücksichtigt: die Mineralölsteuer. Angesichts des auch von uns immer wieder vorhergesagten, in absehbarer Zeit zu erwartenden Ölpreisanstiegs auf 200 US-Dollar je Barrel scheint eine zusätzliche Steuererhöhung politisch allerdings kaum durchsetzbar zu sein. Auch wenn der damalige Bundespräsident Horst Köhler das gefordert hat.

Maßnahmenpaket für Klimaschutz im Verkehr statt Mauteinnahmen für mehr Straßenbau

Vor allem aber würde beides, die Pkw-Maut und die Erhöhung der Energiesteuer, Geringverdienende überproportional belasten, wie eigentlich jede gewollte Verhaltenssteuerung über Preise. Auch wenn wir den Autoverkehr reduzieren wollen und vor allem die negativen, insbesondere Umweltfolgen drastisch reduziert werden müssen, sollte DIE LINKE besonders darauf achten, dass dies sozial ausgewogen geschieht.

Anstatt die Anstrengungen für den Klimaschutz einseitig auf die NutzerInnen abzuwälzen, müssten die Fahrzeughersteller über strenge Verbrauchs-Grenzwerte für neue Autos an die Kandare genommen werden – was noch die alte Bundesregierung mit „Autominister“ Gabriel leider verhindert bzw. erheblich verwässert hat. Flankiert werden sollte das von Tempolimit, Änderung der Dienstwagenbesteuerung, Umstellung der Kfz-Steuer etc.

Statt mehr Straßen brauchen wir eine sozial-ökologische Verkehrswende. Wir müssen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vor allem durch mehr öffentlichen und mehr Schienenverkehr, durch Barrierefreiheit und Sozialtickets befriedigen. All das würde zu deutlich mehr Lebensqualität führen.

Linke Verkehrspolitik ist Sozialpolitik – oder – Welche Richtung sollte LINKE Verkehrspolitik einschlagen?

Dr. Karl-Georg Schroll

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Mobilität ist Voraussetzung für Existenzsicherung und Kommunikation. Der Begriff bezieht sich auf die geografische Mobilität, die durch Raum und Zeit definiert ist. Mobilität und Verkehr werden häufig fälschlicherweise synonym gebraucht. Verkehr beschreibt einen prozessualen Vorgang, der Ortsveränderungen von Personen, Gütern etc. innerhalb eines Systems (Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmittel) beinhaltet. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt ein solches System dar, das im Prinzip „Mobilität für alle“ gewährleisten könnte.

Verkehr begleitet uns tagtäglich in verschiedenen Formen und Qualitäten. Leider wird Verkehr von der Politik häufig nur in seinen negativen Ausformungen begriffen. Verkehrspolitik mutiert daher oft zum Anhängsel von Umweltpolitik, weil dort undifferenziert Pkw-, Lkw- und Flugverkehr mit umweltfreundlichen Verkehrsarten wie Fahrradfahren, zu Fuß gehen und in Abstrichen mit dem ÖPNV vermischt wird. Verkehrspolitik sollte daher genau zwischen ökologischen Belastungen in Verkehrsabläufen und der sozialen Umsetzung von Mobilitätsansprüchen unterscheiden.

Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das bedeutet, dass es im allgemeinen Interesse liegt, dass der ÖPNV als öffentliche Dienstleistung zur Verfügung gestellt wird. Denn öffentliche Dienstleistungen stellen ein soziales Handeln an der Gesellschaft dar.

In staatlichen und kommunalen Institutionen liegen die Entscheidungs- und Handlungsebenen zur Finanzierung von öffentlichen Dienstleistungen. Auch wenn für öffentliche Dienstleistungen Staat und/oder kommunale Gebietskörperschaften eintreten, bleibt der ÖPNV bisher eine „freiwillige Leistung“, immer abhängig von dem in den Länder-ÖPNV-Gesetzen formulierten Finanzierungsvorbehalt. DIE LINKE fordert verbindliche Bestimmung in den ÖPNV-Gesetzen.

Und noch eins: Die Erfüllung eines Grundrechts auf Mobilität berührt aufs Engste auch die grundsätzliche Frage nach Demokratie. Die Teilhabe daran muss sichergestellt werden.

Der folgende Beitrag befasst sich einerseits mit der These, dass Verkehrspolitik, da sie den Menschen täglich tangiert, mehr ist als das sich Bewegen von A nach B. Vielmehr definiert Verkehrspolitik den Rahmen, in dem sich Menschen bewegen können. Gleichermäßen umreißt sie mit diesem Rahmen auch die Mobilitätsbeschränkungen, die Individuen unterliegen, wenn sie ihre Mobilitätsbedürfnisse nicht ausleben können. Da es Politiker sind, also soziale Wesen, die durch ihre Verkehrspolitik andere soziale Wesen nachhaltig beeinflussen, ist die Ableitung doch

relativ einfach und naheliegend, Verkehrspolitik als eine bestimmte Form von Sozialpolitik anzusehen. Andererseits muss Verkehr und Mobilität finanziert werden. Wie schon erwähnt bestehen ständig Gefahren von Mittelkürzungen und Finanzierungsvorbehalten. Aus diesem Grund ist es erforderlich, über Finanzierungsmodelle nachzudenken. Der Autor stellt die finanziellen Grundlagen für ein BÜRGERTICKET für Rheinland-Pfalz vor, dessen Prinzip auch auf andere Bundesländer übertragbar ist.

LINKE Verkehrspolitik als Sozialpolitik

DIE LINKE hat in ihrem vorläufigen Parteiprogramm keine dezidierten Aussagen zur Verkehrspolitik veröffentlicht. Der Schwerpunkt in der Programmatik liegt auf dem Sozialen. Gleichwohl ist eine Aussage zu Grundrechten enthalten, die auch die Mobilität einschließt. Sonst wird Verkehrspolitik auch hier eher als Anhang zur Umweltpolitik verstanden. Spricht man jedoch auf Vorträgen, in Diskussionszirkel oder auch am wöchentlichen Infostand über Verkehrspolitik, oder gibt sich, wie in meinem Fall, als Verkehrsplaner zu erkennen, kann man sicher sein, dass eine ganze Palette von Kritiken, negativen Beispielen (ÖPNV, DB AG, Straßenzustände, Fahrpreise, Fahrpläne etc.), auch Verbesserungen oder guten Beispielen aus anderen Ländern (z. B. Schweiz, Niederlande) auf einen herabprasselt. Die Menschen sind betroffen, und zwar in ihrem ureigenen Selbstverständnis nach (barrierefreier) Mobilität. Verkehrspolitik ist vor allem dann Sozialpolitik, wenn sie als Mittlerin für Daseinsvorsorge sowie für gleichwertige Lebensbedingungen in Stadt und Land in Erscheinung tritt. Der demografische Wandel, die Zunahme der Anteil der Älteren gegenüber den Jüngeren bewirkt nicht nur eine Verschiebung vom Land in die Stadt (Landflucht), sondern wirft auch völlig neue Fragen zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Hier scheint eine neue Art von Betroffenheit auf: Ist Mobilität noch bezahlbar? Erst recht im ländlichen Raum? Keine unwesentliche soziale Frage, n'est-ce pas?

1. Grundrecht auf Mobilität

DIE LINKE tritt für ein Grundrecht auf Mobilität ein. Aber wie soll dieses Grundrecht beschaffen sein? Gibt es Präferenzen für bestimmte Verkehrsmittel, mit denen dieses Grundrecht gewährt werden soll bzw. darf? Das Auto prägt bekanntlich in vielfältiger Weise unsere Verkehrssozialisation. Bei Wegstrecken, die Kinder zurücklegen (müssen), dominiert das Auto (z. B. zum Kindergarten). Das Auto ist der Umweltverschmutzer Nummer eins. Ein wesentlicher Emittent von CO₂ und Mitverursacher für die sich deutlich abzeichnende Klimakatastrophe. Hier muss differenziert werden: Es gibt kein Grundrecht auf Auto-Mobilität (und vergleichbares). Aber – und der Einwand ist richtig: Es gibt Regionen, die sind schlichtweg ohne Auto nicht „erfahrbar“. Ohne Auto wäre dort das von uns LINKEN postulierte Grundrecht nicht möglich. Was tun? Mobilität muss deshalb als Grundrecht verteidigt werden, weil sie unverzichtbar ist für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Durch Mobilität werden Entfernungen, die häufig benannte „Strecke

von A nach B“, überwunden. Verkehrspolitik muss die entsprechenden Voraussetzungen dafür schaffen. Sie muss dazu auch die Voraussetzungen schaffen, dass diese Mobilität weitgehend sicher, unfallfrei und ohne Umweltbelastungen vonstatten geht. Deshalb benötigen wir eine Verkehrspolitik, die das Ökologische mit dem Sozialen verbindet. DIE LINKE führt diesen Anspruch im Programm. Sie wäre somit prädestiniert, eine solche Verkehrspolitik, die beides verbindet, umzusetzen. Voraussetzung wäre durch das Brennglas der Sozialpolitik auf die Verkehrspolitik zu schauen, um diese Weichen zu stellen. Die Gestaltungsaufgabe in der Verkehrspolitik muss so angelegt sein, dass bei der Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr (Umweltverbund) Vorrang einräumt wird. Entscheidend muss eine Gesamtbilanz sein, die die Umweltbelastungen und volkswirtschaftliche Kosten des Verkehrs berücksichtigen. In das Grundrecht auf Mobilität müssen diese Faktoren einfließen.

2. Demografischer Wandel, Daseinsvorsorge, gleichwertige Lebensbedingungen

Verkehrsinfrastrukturen sind die Adern unserer Gesellschaft. Durch sie werden wir in allen Bereichen versorgt, sie sind die Mittler von Daseinsvorsorge und gleichwertigen Lebensbedingungen. In den verschiedenen ÖPNV-Gesetzen der Länder wird darauf explizit Bezug genommen. Damit wird der Verkehrspolitik eine Verantwortung zugeschrieben, Aufgaben der sozialen Gestaltung in unserer Gesellschaft zu übernehmen. Dass in der täglichen Realität dieser Intention nicht nachgekommen wird, erfahren wir eben auch tagtäglich. Hier wären Anknüpfungspunkte für DIE LINKE – vor allem auf Länderebene und im kommunalen Bereich – um eine bürgernahe und an der Daseinsvorsorge ausgerichtete Verkehrspolitik durchzusetzen. Die Verbesserung der Lebensqualität, die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen zwischen Stadt und Land gehen einher mit dem Grundrecht auf Mobilität. Im Bundesraumordnungsbericht 2000 wurde dem demografischen Wandel schon ein breites Feld eingeräumt. Der Prognosehorizont war bei seinem Erscheinen auf das Jahr 2015 gelegt worden. Das sind jetzt nur noch fünf Jahre, um reagieren zu können. Auffallend war, dass die Verringerung der Schülerzahlen um die Hälfte prognostiziert wurde. 50 Prozent weniger Schüler im Jahr 2015 bedeuten den Einbruch der Finanzierung des Schülerverkehrs, der vor allem im ländlichen Raum den ÖPNV im Allgemeinen bis zu 95 Prozent finanziert. Heute (2010) äußern sich die Kommunalen Aufgabenträger, also die per ÖPNV-Gesetz für den Busverkehr Verantwortlichen, dass es zukünftig im ländlichen Raum erhebliche Einschränkungen in der Verkehrsbedienung und im Verkehrsangebot geben wird. Das bedeutet, dass in Zukunft der ländliche Raum weiterhin das Nachsehen hinsichtlich gleichwertiger Lebensbedingungen haben wird. Ein Grundrecht auf Mobilität, das soziale Anliegen der LINKEN, ist dadurch für einen großen Teil der Bevölkerung nicht mehr gewährleistet. Der demografische Wandel treibt den Strukturwandel weiter vor sich her. Am Beispiel des Landesentwicklungsplan

IV (LEP IV) der rheinland-pfälzischen Landesregierung lässt sich gut ablesen wie in Zukunft bisherige Versorgungsangebote (z. B. Gesundheitsversorgung, Schulstandorte, kommunale Angebote) im ländlichen Raum zurückgeschnitten bzw. in größere kommunale Verbände oder Städte verlagert werden. Ohne ein ausreichendes Verkehrsangebot wird die „entsorgte“ Landbevölkerung weitgehend von der gerne propagierten Daseinsvorsorge abgekoppelt werden. Wer zudem noch in irgendeiner Form behindert ist, wird dann doppelt bestraft, was auch für Menschen mit geringem Einkommen (z. B. SGB II, SGB XII) gilt. Hier gilt auch zu fragen, wie diese „Verlagerung“ finanziert werden soll? Welche Kosten kommen auf die Städte und Kommunen zu, die diese „Verlagerung“ zu tragen haben? In der Sozialticket-Community kursiert folgender Satz: „Wer an der Gesellschaft teilhaben soll, muss hinkommen können.“ DIE LINKE setzt sich nicht nur für ein flächendeckendes Sozialticket ein, sondern grundsätzlich für bürgerfreundliche Fahrpreise. Das funktioniert jedoch nur, wenn Verkehrspolitik für die entsprechenden Voraussetzungen sorgt. DIE LINKE muss an diesem Rad drehen und gestalten.

Finanzierungsmodelle

Die herkömmlichen Finanzierungsinstrumente des ÖPNV unterliegen erfahrungsgemäß beständig der Gefahr von Kürzungen. Die Auswirkungen werden hauptsächlich im ländlichen Raum deutlich. Die Rahmenbedingungen verändern sich je nach „Konjunkturlage“, mit Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzierungsinstrumente. Die sind beständig einem „Liberalisierungswahn“, einhergehend mit Kürzungen für Mittel zur Daseinsvorsorge, unterworfen. Für die Finanzierung des ÖPNV muss das heißen, dass einerseits die Einnahmeseite durch Kundengewinnung verbessert wird. Dies jedoch setzt ein ÖPNV-Angebot voraus, welches die Kunden „nicht ablehnen“ können, d.h. den (zukünftigen) Kunden muss eine echte Alternative zum PKW geboten werden. Schließlich liegt es auch an der Anzahl der Kunden, ob der ÖPNV politisch/gesellschaftliche Akzeptanz erhält. Denn die Kunden bringen das Geld, mithin ein ökonomisches Argument für ein attraktives ÖPNV-Angebot. Andererseits muss der ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge als kommunale Pflichtaufgabe implantiert und anerkannt werden. Dazu gehört eine Finanzierungsstrategie, die von der bisherigen Einnahmeseite entkoppelt ist. Das heißt: die beste Finanzierung wird durch ein Umlagemodell erreicht. Für ein BÜRGERTICKET wäre – sozusagen als Blaupause für ein Umlagemodell – das „Semesterticket“ anzusehen.

1. Übersicht bestehender Finanzierungsinstrumentarien

ÖPNV ist nicht kostendeckend durchzuführen. Vor diesem Hintergrund sind historisch gewachsene Finanzierungsinstrumente entstanden. Neben dem schon seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland existierende Kommunale Finanzierungsausgleich in Form von Schlüsselzuweisungen für den ÖPNV, wurde 1972 das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geschaffen, dem mit der Bahnreform 1994 das „Gesetz

zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs“ (RegG) folgte, welches „überwiegend“ die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) regelt. Ähnlich wie die Bezuschussung des Schülerverkehrs (§ 45 a PBefG) gibt es finanzielle Förderung durch ein Bundesschwerbehindertenausgleichsgesetz (BSchwAG). Ein weiteres Finanzierungsinstrument ist der steuerliche Querverbund bei kommunalen ÖPNV-Unternehmen. Insbesondere das GVFG ist ein wichtiges kommunales Finanzierungsinstrument für Infrastrukturen des ÖPNV. Zuschüsse werden bis zu 75 % der Gesamtkosten vergeben. Im Zuge der Föderalismusreform wird das GVFG sukzessive abgeschafft. Die Zweckbindung läuft bis 2013, im Jahr 2019 ist die gesamte Förderung ausgelaufen. Rheinland-Pfalz hat analog zum bisherigen GVFG ein entsprechendes Landesprogramm aufgelegt: LVFG-Kom, verabschiedet am 26. Mai 2009. Im Gegensatz zum Saarland hat dieses Gesetz keine zeitliche Begrenzung.

2. Konkrete Vorstellung zur Finanzierung des ÖPNV: Das BÜRGERTICKET

Die Finanzierung des ÖPNV soll „krisensicher“, d.h. nicht den üblichen konjunkturellen Kürzungen unterworfen sein. Dafür bietet sich ein BÜRGERTICKET in Form einer Umlagefinanzierung an. Jede Bürgerin und jeder Bürger über 16 Jahre wird dazu herangezogen wird, ähnlich wie eine Abgabe, oder sinnfälliger nachzuvollziehen: Semesterticket. Der Betrag, den dann jeder monatlich zu zahlen hätte, würde 16 Euro betragen. Bezogen auf ein Jahr: 192 Euro je Person.

Warum 16 Euro? Das entspricht dem Anteil im Hartz-IV-Satz für Verkehrsleistungen. Warum erst über 16 Jahre? Von 0-16 Jahren gibt es je nach Alter bereits kostenlose oder rabattierte Mitnahme. Die Alterskohorte 12-16 Jahre stellt nur einen geringen Anteil an der Bevölkerung dar, zudem meist Schüler mit geringem Einkommen auf Taschengeldniveau. Bei der Berechnung gehen wir von einem Bevölkerungsanteil von ca. 80 Prozent aus, der diesen monatlichen Beitrag von 16 Euro aufbringen kann. Zu überlegen wäre auch, ob nicht der monatliche Betrag einkommensabhängig, bis max. 32 Euro, erhoben werden sollte. Berechnungsgrundlage: Rheinland-Pfalz hat etwa vier Millionen Einwohner, davon wären 80 Prozent = 3,2 Millionen Einwohner. 3,2 Millionen multipliziert mit 192 Euro sind 614.400.000 Euro. Zum Vergleich: Der Einzelplan 8 des Landeshaushaltsplans Rheinland-Pfalz (Doppelhaushalt 2009/10) weist für Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr (etwas undifferenziert) Ausgaben in Höhe von rund 462 Millionen Euro aus. Zusammen mit Haushaltseckdaten plus Umlagefinanzierung stünden damit jährlich über 1 Milliarde Euro für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz zur Verfügung. Damit wäre jede Diskussion über die Finanzierung des ÖPNV in Rheinland-Pfalz erledigt. Ist die Frage der Finanzierung einmal geklärt, dann gilt es Konzepte zu entwickeln, wie und in welchem Umfang ein bürgergerechtes, an der Daseinsvorsorge ausgerichtetes ÖPNV-System, gestaltet werden muss und kann. Hier kann die Schweiz als Vorbild dienen. Mit dieser Finanzierung könnte folgender Maßnahme- und

Gestaltungskatalog, als strukturelle Grundlage für ein BÜRGERTICKET umgesetzt werden. Dadurch würden zahlreiche win-win-Situationen entstehen:

- flächendeckende ÖPNV-Verbindungen im ländlichen Raum (Vorbild Schweiz);
- mehr zeitliche und räumliche ÖPNV-Angebote insgesamt (Vorbild Schweiz);
- einheitlicher Integrierter Taktfahrplan (ITF) fürs Saarland, abgestimmt auf Schienen- und Straßen-ÖPNV (Vorbild Schweiz);
- nur noch ein Ticket fürs Saarland gesamt, für jedes Verkehrsmittel im Stadt-, Orts- und Regionalverkehr;
- umfassender barrierefreier Zugang zu allen Verkehrsmitteln, damit zur Erfüllung aller Mobilitätsbedürfnisse von Jederfrau/-mann;
- Entlastung der Umwelt (Klimaziele);
- Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Zuzahlungen der Eltern für Schülertransporte können entfallen;
- Kosten für den 2.-PKW können entfallen;
- Entstehung zusätzlicher Arbeitsplätze;
- steigende Chancen auf Konversion innerhalb der Fahrzeugindustrie;
- auch die Diskussion um ein Sozialticket könnte entfallen.

Gleichermaßen kann bei über 614 Millionen Euro (regelmäßig) jährlich auch von einem „Zukunftsinvestitionsprogramm“ gesprochen werden. Bei zunehmendem ÖPNV-Angebot wird die Nachfrage nach Bus-/Schienenfahrzeugführer wachsen, die Produktion von ÖPNV-Fahrzeugen und die der Zulieferer ebenfalls. Hier könnte eine Kompensation für die immer mehr Arbeitsplätze abbauende Autoindustrie erfolgen. Arbeitsplätze im ÖPNV-Bereich (Bus/Bahn) sind arbeitsintensiver.

Legt man außerdem die jährliche zur Verfügung stehende Summe von ca. 614 Millionen Euro zu Grunde, dann ließe sich damit ein realistisches, mittelfristiges „Zukunftsinvestitionsprogramm ÖPNV“ auflegen. Mittelfristig bedeutet das jeweils auf 10 Jahre bezogen: 6,14 Milliarden Euro, um die o.g. Entwicklungsschritte ins Laufen zu bringen.

Die Ausführungen und Berechnungsbeispiele belegen insgesamt, dass Verkehrspolitik in hohem Maße Sozialpolitik, auch Arbeitsplatzpolitik, ist. Ohne eine an den menschlichen Bedürfnissen ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur sind die Postulate „Grundrecht auf Mobilität“ und „Daseinsvorsorge“ nicht einzulösen. Mit einer solchen Verkehrspolitik lassen sich vor allem die LINKEN Postulate „Soziale Gerechtigkeit“ sowie „ökologischer Umbau der Gesellschaft“ praktisch unterfüttern und somit konkret politikfähig machen. Durch die tägliche Betroffenheit in „Sachen Mobilität“ können viele Wählerstimmen mobilisiert werden. DIE LINKE hätte mit diesem Politikansatz ein Alleinstellungsmerkmal.

Dr. Karl-Georg Schroll ist Diplom-Sozialwissenschaftler mit den Schwerpunkten Stadt- und Regionalentwicklung und promovierter Verkehrswissenschaftler mit den Schwerpunkten ÖPNV-Finanzierungsmodelle und ÖPNV-Marketingmodelle. Er ist selbständiger Verkehrsplaner in Trier mit dem Büro Mobil-Mit-Plan (www.mobil-mit-plan.de) Schroll ist außerdem Sprecher der LAG Verkehr DIE LINKE. Rheinland-Pfalz.

B Schienenverkehr – Deutsche Bahn AG

Obleich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube tönen, die Bahn werde sich jetzt auf "ihr Kerngeschäft" konzentrieren und "ihre Hausaufgaben machen", wird der Börsenbahnkurs fortgesetzt. Ausdruck davon ist die Vernachlässigung der Sicherheitsthematik im ICE-Verkehr: Zwar wird die Hälfte aller ICE-Radsätze ausgetauscht, doch das soll bis zu drei Jahre dauern! Siehe der Antrag der Fraktion DIE LINKE.

Die S-Bahn Berlin, die nun bereits ein Jahr nur mit deutlich reduzierten Kapazitäten betrieben werden kann, ist ein exemplarisches Beispiel für die Folgen einer strikten Orientierung auf den Börsengang und dem – damit zusammenhängenden – Sparen bei Wartung, Instandhaltung und Sicherheit (Artikel von Sabine Leidig und Winfried Wolf). Auch unter Bahnchef Grube wird – unter-

stützt durch den Bundesverkehrsminister – die fatale global player-Orientierung der Deutschen Bahn fortgesetzt – u.a. durch die geplante Übernahme des britischen Bus- und Bahnbetreibers Arriva (Beitrag Sabine Leidig).

Wenn die Deutsche Bahn ihre Hausaufgaben nicht macht, dann gibt es dafür auch strukturelle Gründe. DIE LINKE deckte auf: Der durch die Bundesregierung Ende März 2010 neu besetzte Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG besteht bei den Kapitalvertretern – den Vertretern des Eigentümers Bund – überwiegend aus Leuten, die mit Unternehmensinteressen verbunden sind, die oft in Widerspruch zu den Interessen der Bahn stehen. Siehe dazu den Antrag der Fraktion DIE LINKE, die ergänzenden Fragen an die Bundesregierung – und die Bewertung der "Antworten" der Bundesregierung, die keine sind.

Ausverkaufs-Aufsichtsrat

Der neue Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG entspricht nicht dem Verfassungsauftrag

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) befindet sich zu 100 Prozent im Besitz des Bundes. Die Bahn muss im Interesse des Eigentümers öffentliche Hand verantwortungsvoll kontrolliert werden. Sie ist laut Verfassung dem "Wohl der Allgemeinheit" verpflichtet (§ 87e, Absatz 4).

Aus der Pressemitteilung von MdB Sabine Leidig vom 23. März 2010

Zur morgen stattfindenden Neubesetzung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG sagt die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag, Sabine Leidig: "Die Bundesregierung besetzt ihre Plätze im Aufsichtsrat überwiegend mit Personen, die als Manager und Aufsichtsräte so in privatwirtschaftlichen Interessen verstrickt sind, dass von ihnen keine gemeinwohlorientierte Aufsicht der Bahn zu erwarten ist. Die Bundesregierung kapituliert vor den Interessen der Privatwirtschaft. Ihr Leitbild ist eine börsenorientierter Bahn im Dienst der Konzerne und keine demokratische kontrollierte Bahn für Alle. Damit wird eine schlechte Tradition fortgesetzt." Die morgige Fragestunde des Bundestages (ab 14h) werden Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE. für kritische Nachfragen zur Besetzung des Bahn-Aufsichtsrates nutzen.

"Den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn kompetent und demokratisch besetzen!" So lautet der Titel des Antrages, den die Linksfraktion in den Bundestag einbringen wird. Da sich die Deutsche Bahn AG zu 100 Prozent im Eigentum der Bundesrepublik befindet, muss im Aufsichtsrat zu 100 Prozent das allgemeine

öffentliche Interesse vertreten werden. Die Regierung soll Aufsichtsratsmitglieder benennen, die das Ziel verkörpern, den Schienenverkehr in Deutschland sozial, sicher und nachhaltig zu entwickeln. In Frage kommen dabei direkte Vertreter des Bundes, EisenbahxpertInnen, aber auch Persönlichkeiten aus den Bereichen der Umweltpolitik sowie der Fahrgast- und Sozialverbände. Dabei muss die Besetzung geschlechtergerecht werden – auch im Aufsichtsrat sollen 50 Prozent Frauen sitzen, so wie es in den Zügen zumindest im Nahverkehr, der Fall ist."

Die beigefügte Grafik stellt die neue Zusammensetzung des DB-Aufsichtsrates bei den Vertretern der Kapitaleseite (Eigentümerseite) dar. Nachfolgend Anmerkungen zu den Personen:

Utz-Helmuth Felcht

Felcht ist Mitglied im Board of Directors ("non-executive director") des irischen Baustoffkonzerns CRH plc Dublin.

CRH gehört zu den fünf weltweit größten Baustoffkonzernen (90.000 Beschäftigte; 17 Mrd. Euro Jahresumsatz 2009). Er ist vor allem im weltweiten Betongeschäft führend aktiv -in rund drei Dutzend Ländern. In der Schweiz zählt beispielsweise die Jura Group zu CRH. CRH ist, anders als konkurrierende Baustoffkonzerne wie Saint Gobain (Frankreich) auch im Tiefbau aktiv. In jüngerer Zeit gab es im Bahnbereich erhebliche Konflikte um Bauvorhaben und Absprachen unter an Bahnbauvorhaben beteiligten Baufirmen. Ein Bahn-Aufsichtsratsvorsitzender als einem der größten Auftraggeber im Bausektor, der zugleich im Führungskreis eines der weltweit größten Baustoffkonzerns sitzt, stellt ein zusätzliches Potential für Interessenskonflikte dar.

Ausweislich der CRH-Angaben (website vom 23.3.2010) ist Felcht auch Mitglied im Aufsichtsrat der CIBA AG und "member of the Advisory Board of Hapag-Lloyd and of the Supervisory Boards of CGL Carbon AH, Jungbunzlauer Holding AG and Süd-Chemie AG".

Herr Felcht erklärte, er werde als Aufsichtsrat seine "Mandate und Ehrenämter behalten".

Er ist Aufsichtsrats-Vorsitzender der Süd-Chemie AG, ein Spezial-Chemie-Unternehmen (1,2 Mrd. Euro Umsatz/6.500 Beschäftigte). Die Süd-Chemie wird seit 2007 von der Private Equity-Gesellschaft OEP (One Equity Partners) kontrolliert, die sich im Eigentum der zweitgrößten US-Bank, JP Morgan, befindet.

Felcht ist auch Managing Director bei OEP (Felcht: "Ein Halbtages-Job"; Handelsblatt vom 11. 3. 2010). Von OEP werden Unternehmen aus dem Bereich der Containerschiffahrt (Clipper) und Unternehmen der Reisebranche kontrolliert – so die Travel Acquisition Group, Travelport und die CarlsonWagon Lits Travel, die maßgeblichen Einfluss im weltweiten Management von Geschäftsreisen haben. Carlson Wagon Lits Travel erzielte 2008 einen Umsatz von 25 Milliarden US-Dollar und gilt als das weltweit führende Unternehmen im Bereich des Managements von Geschäftsreisen.

Die OEP-Mutter JP Morgan war bei früheren Großdeals der Deutschen Bahn AG aktiv – so 2002 als Berater der DB AG bei der Übernahme der Stinnes AG (mit Schenker).

Bundesverkehrsminister Ramsauer betonte, Felcht sei "ein exzellenter Kenner des Börsengeschehens", was in Hinblick auf den nach wie vor "politisch gewünschten Börsengang mittel- und langfristige wichtig" sei (SZ 11.März 2010).

Dr. Jürgen Großmann

Als Alleineigentümer der – 1993 für den symbolischen Betrag von zwei D-Mark erworbenen – Georgmarienhütte kontrolliert Großmann ein Firmengeflecht mit 52 Unternehmen. Darunter befinden sich mit der Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, mit der Radsatzfirma Ilsenburg GmbH (RAFIL) und mit dem Unternehmen Bahntechnik Brand-Erbisdorf GmbH maßgebliche Bahnlieferanten von Radsatzwellen und Rädern, mit der Windhoff Bahn- Anlagentechnik GmbH in Rheine ein Unternehmen zur Wartung von Bahnfahrzeugen und zur Abnahme neuer Fahrzeuge respektive Überprüfung der Betriebssicherheit von Schienenfahrzeugen (Abnahme nach §32 EBO).

Des Weiteren zählt zur Georgmarienhütte mit der GMH Prüftechnik GmbH ein Unternehmen, das Ultraschallprüfanlagen verkauft und Ultraschallprüfungen von Radsätzen durchführt.

Vor dem Hintergrund der nicht-dauerfesten Achsen (Radsatzwellen) bei der Bahn ist somit festzuhalten, dass die Unternehmen von Herrn Großmann an jeder

Stelle der Kette verdienen könnten: sie bauen Achsen, sie lassen Achsen genehmigen – und sie können die wegen der schlechten Qualität notwendigen Prüfungen durchführen.

Ausweislich des Geschäftsberichts 2008 bezog die Bahn 2008 Waren und Dienstleistungen aus dem Konzern GM-Hütte in Höhe von 56,7 Millionen Euro.

Zwei Wochen vor der letzten Bundestagswahl organisierte RWE eine Pro-Atom-Strom Demo vor dem AKW Biblis unter dem Motto "Kernig in die Zukunft", auf der neben MP Koch auch J. Großmann sprach (RWE gab allen RWE-Jugendlichen, die an der Demo teilnahmen, dienstfrei).

Dr. Heinrich Weiss

Der Verwaltungsrat des kanadischen Bombardier-Konzerns, in dem Weiss ordentliches Mitglied ist, hat Funktionen, die weitgehend denen eines Vorstands einer deutschen Aktiengesellschaft entsprechen. Es handelt sich also nicht um eine reine Kontrollfunktion.

Bombardier ist einerseits der weltweit größte Hersteller von Schienenverkehrsfahrzeugen. Der kanadische Konzern ist aber zugleich auch der weltweit größte Hersteller von Regionalflugzeugen. Im Gesamtkonzern Bombardier überwiegt knapp der Bereich des Flugzeugbaus. Der Regionalflugverkehr steht in direkter Konkurrenz zum Schienenfernverkehr Wikipedia schreibt zur Person H. Weiss: "ist Weiss für seine Vorliebe für schnelle Gefährte bekannt. In den 80er Jahren nahm er an Langstreckenrennen auf dem Nürburgring teil (...) Er besitzt einen Pilotenschein für Düsenflugzeuge und fliegt oft selbst zu Geschäftsterminen."

H. Weiss war laut Medien-Berichten auch als neuer Aufsichtsratsvorsitzender im Gespräch. Dies soll – so ein Bericht im Handelsblatt – verworfen worden sein, "weil Weiss im Verwaltungsrat des Zugherstellers Bombardier sitzt." (11.3.2010).

Christoph Dänzer-Vanotti,

Mitglied des Vorstands der E.On AG.

Statt die Bahn vorbildlich als ökologisches Verkehrsmittel zu entwickeln und den Bahnstrom zügig zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen zu beziehen, baut die Bahn am Kohlekraftwerk Datteln in NRW mit (das vor Gericht gerade gescheitert ist). Dieses Kraftwerk sollte rund 40 Jahre lang für die Bahn Kohle-Strom liefern. Das Kraftwerk in Datteln befindet sich mehrheitlich im Eigentum des Stromkonzerns E.on AG.

Dr. Jürgen Krumnow,

ehemaliges Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bank und bis 2004 Mitglied des Beraterkreises der Deutschen Bank.

Klaus-Dieter Scheurle

In der Sendung von FRONTAL 21 vom 1. März 2010 gab es einen Beitrag "Lobbyisten am Hebel der

Macht", der über Ex-Manager in wichtigen Regierungsämtern berichtete, u.a. über Herrn Scheurle. In diesem Bericht wird ein Papier von Herrn Scheurle erwähnt, in dem "Hindernisse für die Privatisierung" aufgelistet werden. Frontal 21 bietet auf seiner Homepage einen Vortrag von Herrn Scheurle zur Bahnprivatisierung zum Download an.

In diesem Bericht wird auch berichtet, dass es Zeugen dafür gibt, dass Herr Scheurle aktiv dafür warb, dass die Credit Suisse die von der großen Koalition geplante (und vom Bundespräsidenten wegen Verfassungswidrigkeit gestoppte) Privatisierung der Deutschen

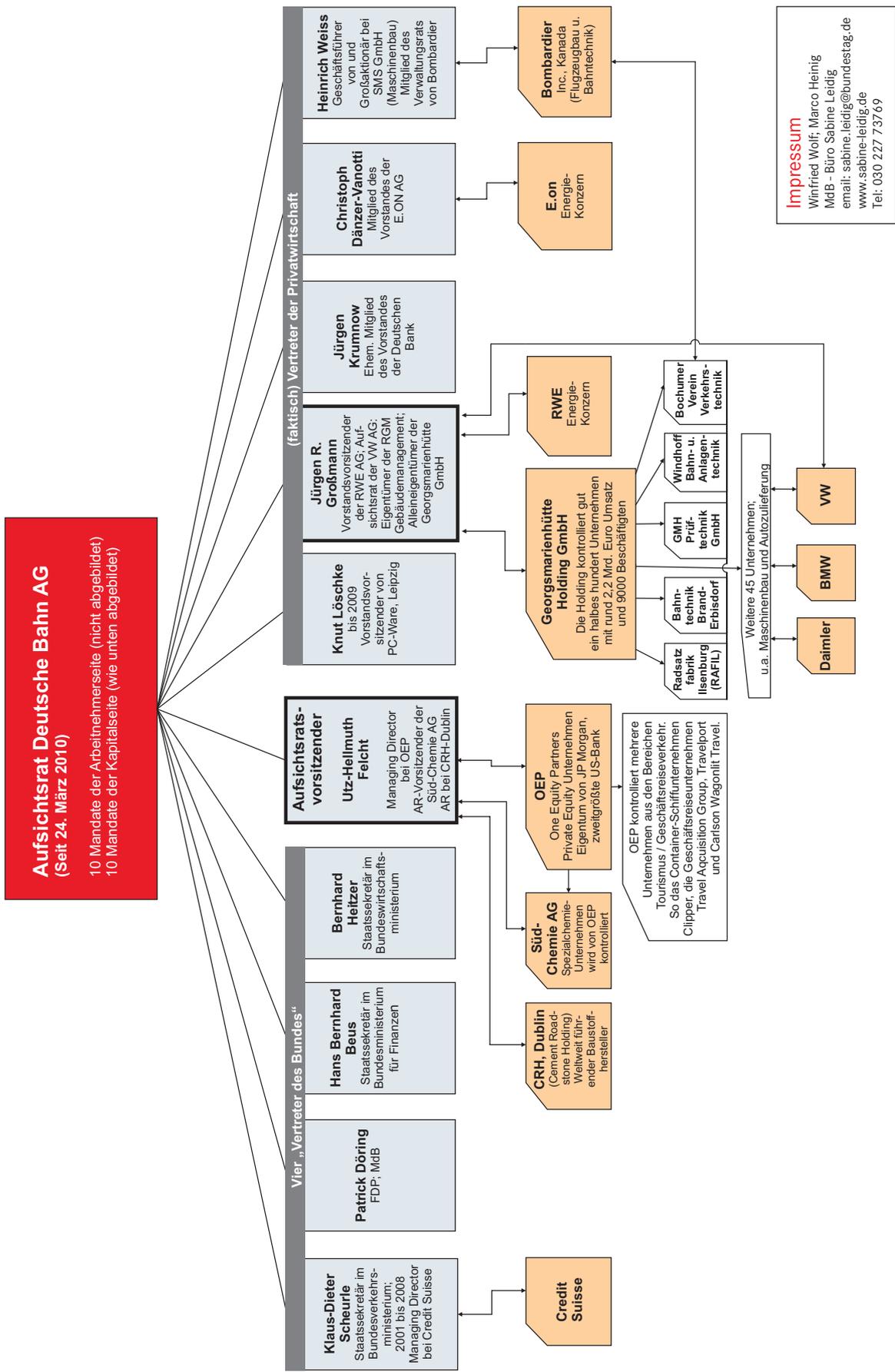
Flugsicherung (DFS) begleiten dürfe. Neben der Bahn ist Herr Scheurle im Ministerium auch für den Luftverkehr – und damit die DFS – zuständig.

Scheurles Wechsel 2000 als Präsident der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post zur Credit Suisse wurde damals bereits als "fatales Signal" und Fall eines Interessenkonflikts gesehen (Spiegel 48/2000).

Patrick Döring, FDP-MdB

Er kündigte die Notwendigkeit "eines strikten Sparkurses" bei der Bahn an.

Neuer Aufsichtsrat Deutsche Bahn AG | Einflüsse. Abhängigkeiten. Verflechtungen



Antrag**der Abgeordneten Sabine Leidig, Heidrun Bluhm, Herbert Behrens, Thomas Lutze, Ingrid Remmers, Sahra Wagenknecht ... und der Fraktion DIE LINKE****Den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG kompetent und demokratisch besetzen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Bundestag stellt fest:

1. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) befindet sich zu 100 Prozent im Besitz des Bundes. Die Bahn muss im Interesse des Eigentümers öffentliche Hand verantwortungsvoll kontrolliert werden. Sie ist laut Verfassung weiterhin dem „Allgemeinwohl“ verpflichtet – auch hinsichtlich der „Verkehrsangebote auf dem Schienennetz“.

2. Das unternehmensinterne Kontrollgremium der Bahn ist der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG. Laut Aktiengesetz "hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung zu überwachen" (§ 111 AktGes). Seine Mitglieder sind zu einer "Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit" verpflichtet, wie sie für Vorstandsmitglieder gilt. (§§ 116, 93). Eine besondere Rolle kommt dabei dem Aufsichtsratsvorsitzenden zu. In Unternehmen mit paritätischer Besetzung des Aufsichtsrats - wie bei der DB AG der Fall – verfügt der durch die Eigentümerseite bestellte Aufsichtsratsvorsitzende in Pattsituationen über zwei Stimmen und sichert auf diese Weise die Mehrheit der Kapitaleseite gegenüber der Arbeitnehmerseite (§29 MitbestGes).

3. In der Vergangenheit kam die Bundesregierung als Vertreterin des Bundes ihrer Verantwortung hinsichtlich der erforderlichen Kontrolltätigkeit der DB AG unzureichend nach. Die Mehrheit der zehn Mandate der Kapitaleseite, einschließlich des Mandats des Aufsichtsratsvorsitzenden, wurde an Personen vergeben, bei denen die Annahme nahe liegt, dass sie in erheblichem Maß von Interessen privater Unternehmen geprägt sind.

4. Die Bundesregierung missachtet die Vorgaben des Bundesgremienbesetzungsgesetzes, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Gremien zu schaffen oder zu erhalten (§1 BGremBG). Auch in den aktuellen Aufsichtsrat der DB AG hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung keine Frau entsandt. Seit 1994 wurde überhaupt nur ein weibliches Mitglied in diesen Aufsichtsrat berufen. Nachfragen der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu der Umsetzung des Bundesgremienbesetzungsgesetzes in diesem konkreten Fall beantwortete die Bundesregierung ausschließlich mit der Aussage: „Im Übrigen strebt die Bundesregierung stets an, fachlich qualifizierte Frauen in Führungsgremien und Aufsichtsräte zu berufen“ (17/1706). Dem stehen die Aussagen des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann entgegen (Plenarprotokoll 17/33), wonach „gezielt nach Personen gesucht (wird), die aus fachlichen Gründen (...) in Frage kommen“ (S. 3030 D); es sei jedoch „nicht aktiv nach einer weiblichen Person Ausschau gehalten worden“ (S. 3031 C). Daher besteht berechtigter Grund zu der Annahme, dass die gesetzlichen Vorgaben vom BMVBS missachtet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. alle Aufsichtsratsmandate der Kapitalseite im Sinne des Eigentümers, der öffentlichen Hand, wahrzunehmen. Die Mandate sind mit Personen zu besetzen, die keinen begründeten Zweifel daran zulassen, dass sie die Interessen des Eigentümers, der öffentlichen Hand, vertreten. Es sollte sich um Personen handeln, die ihr oberstes Ziel in der nachhaltigen und sicheren Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland sehen. In Frage kommen dabei direkte Vertreter des Bundes und Persönlichkeiten aus den Bereichen der Umweltpolitik und der Fahrgastverbände;
2. das Bundesgremienbesetzungsgesetz durchzusetzen und die Eigentümer-Aufsichtsratsmandate zu gleichen Teilen mit Frauen und Männern zu besetzen;
3. bei der Wahl der durch den Bund zu bestimmenden Aufsichtsratsmitglieder und der Bestimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden darauf zu achten, dass keine Personen Mandate wahrnehmen, die mit Unternehmen oder Strukturen verbunden sind, deren Interessen in einem Widerspruch zu dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung des Schienenverkehrs stehen.
4. diejenigen Personen, die für ein Aufsichtsratsmandat der Kapitalseite und für die Position des Aufsichtsratsvorsitzenden respektive für die Position der Aufsichtsratsvorsitzenden vorgeschlagen werden, im Bundestag zur Debatte zu stellen.
5. als Sofortmaßnahme eine Hauptversammlung durchzuführen, auf der die Aufsichtsräte Heinrich Weiss, Jürgen Großmann und der Aufsichtsratsvorsitzende Utz-Helmuth Felcht, bei denen offensichtliche Interessenkollisionen mit den legitimen Interessen des Eigentümers Bund respektive mit den Interessen von Fahrgästen und Güterverkehrskunden vorliegen, abuberufen und an deren Stelle geeignete – möglichst weibliche – Aufsichtsräte beziehungsweise eine geeignete – möglichst weibliche – Person für den Aufsichtsratsvorsitz zu berufen.

Berlin, den tt.06.10

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Öffentliches Eigentum

Grundgesetz Artikel 87e: "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 Grundgesetz, in dem 1993 mit der Bahnreform Artikel 87 neu gefasst wurde, geht also *weiterhin* davon aus, dass der Bund bei der Bahn gemeinwirtschaftliche Aufgaben zu verfolgen hat, und zwar nicht nur hinsichtlich der Infrastruktur, sondern auch hinsichtlich der „Angebote“ auf diesem Schienennetz, insofern es sich nicht um Schienenpersonennahverkehr handelt, da dieser 1994 Ländersache wurde. Die Personen, die die Bahn wirtschaftlich führen, und insbesondere diejenigen, die sie kontrollieren, müssen Gewähr bieten, dass sie sich "dem Wohl der Allgemeinheit" und nicht privaten Interessen verpflichtet fühlen.

Vorausgegangener Aufsichtsrat

Von den zehn der Arbeitgeberseite zustehenden Mandaten wurden mit Georg Brunnhuber (MdB, CDU), Dr. Walter Otremba (Staatssekretär im Bundesfinanzministerium), Dr. Bernhard Heitzer (Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft und Technologie) und Professor Klaus-Dieter Scheurle (Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) vier Mandate von Personen wahrgenommen, die als Vertreter des Bundes verstanden werden konnten.

Fünf weitere Aufsichtsratsmandate der Kapitalseite wurden von Personen wahrgenommen, die in erheblichem Maß spezifische privatwirtschaftliche Interessen und teilweise Interessen, die mit denen der Bahn kollidieren können, vertreten haben:

- Niels Lund Chrestensen, Geschäftsführer Fa. NL Chrestensen Samenzucht und Produktion,
- Christoph Dänzer-Vanotti, Mitglied des Vorstands der E.On AG (Essen),
- Dr. Ing. Dr. h.c. Jürgen Großmann, den Vorsitzenden des Vorstandes von RWE AG (Essen),
- Dr. Jürgen Krumnow, ehem. Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bank und bis 2004 Mitglied des Beraterkreises der Deutschen Bank,
- Dr.-Ing. E.h. Dipl. Ing. Heinrich Weiss, Vorsitzender der Geschäftsführung SMS GmbH (Düsseldorf).

Bei Vertretern großer Unternehmen (wie SMS, Chrestensen, J. Großmann als Eigentümer der Georgsmarienhütte) gibt es eine Interessenkollision dergestalt, dass diese in ihrer Eigenschaft als private Unternehmer mit großem Frachtpotential Interesse an niedrigen Bahnfrachttarifen haben, wohingegen das Interesse der Bahn in zumindest kostendeckenden Tarifen besteht. Weiss ist darüber hinaus Mitglied des Verwaltungsrats des weltweit führenden Zugherstellers Bombardier Transportation.

Wenn – auch in Zukunft - die Top-Manager der zwei wichtigsten Stromkonzerne im Bahn-Aufsichtsrat sitzen, gibt es einen spezifischen Interessenskonflikt: Die Bahn könnte weit stärker als bisher mit Strom aus regenerativen Energien fahren, die Bahn lehnt einen schnellen Umstieg auf erneuerbare Energien ab. Großmann und Dänzer-Vanotti vertreten Stromriesen, die überwiegend Strom auf Kohle- und Atom-Basis erzeugen. Der Strom-Mix der Bahn ist primär von Kohle und Atom geprägt.

In der Person des DB-AG-Aufsichtsrats Jürgen Großmann wird ein ausgesprochen vielfältiges Interessengeflecht gebündelt. Als Alleineigentümer der Georgsmarienhütte kontrolliert Großmann ein Firmengeflecht mit 52 Unternehmen. Darunter befinden sich mit der Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, mit der Radsatzfirma Ilsenburg GmbH (RAFIL) und mit dem Unternehmen Bahntechnik Brand-Erbisdorf GmbH maßgebliche Bahnlieferanten von Radsatzwellen und Rädern, mit der Windhoff Bahn- Anlagentechnik GmbH in Rheine ein Unternehmen zur Wartung von Bahnfahrzeugen und zur Abnahme neuer Fahrzeuge respektive Überprüfung der Betriebssicherheit von Schienenfahrzeugen (Abnahme nach §32 EBO). Des Weiteren zählt zur Georgsmarienhütte mit der GMH Prüftechnik GmbH ein Unternehmen, das Ultraschallprüfanlagen verkauft und Ultraschallprüfungen von Radsätzen durchführt.

Aufsichtsratsvorsitzender

Der bis März 2010 amtierende Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG war Dr. Werner Müller. Bei seiner Wahl im Juli 2005 war Müller Vorsitzender des Vorstands der Ruhrkohle AG (RAG), später in Evonik umbenannt. Er schied aus dieser Funktion Ende 2008 aus. Die RAG/Evonik ist einer der größten Auftraggeber der DB AG im Bereich des Schienengüterverkehrs.

Vorausgegangene Aufsichtsratsvorsitzende

Die zwei Personen, die Müller in der Position des AR-Vorsitzenden vorausgingen, vereinten in ihrer Person ähnlich widersprechende Interessen. Im März 2001 wurde Dr. Michael Frenzel zum Bahn-Aufsichtsratsvorsitzenden bestimmt. Frenzel war im Hauptberuf Vorstandsvorsitzender von Preussag, später umbenannt in TUI, dem weltweit größten Tourismus-Unternehmen. Zu Frenzels Firmenimperium gehörten mit Hapag-Lloyd auch Billig-Airlines. Jürgen Krumnow war von 2004 bis Oktober 2009 TUI-Aufsichtsratsvorsitzender. Er ist Aufsichtsratsmitglied geblieben. Die DB AG unter der Führung von Hartmut Mehdorn sah im Flugverkehr nie einen Konkurrenten. So erklärte Bahnchef Mehdorn, innerdeutsche Langstrecken lieber mit dem Flugzeug zurückzulegen, da „lange Bahnstrecken eine Tortur sind“ (Sächsische Zeitung vom 14.1.2003). Mehdorn – der bis 1997

jahrzehntlang in der Flugzeugbranche tätig war - setzte sich auch für den Erhalt des Berliner Flughafens Tempelhof ein. Er wurde acht Wochen nach seinem Weggang bei der Bahn Non-Executive Director im Board der Air Berlin Plc.

Zwischen April 1999 und März 2001 war Dieter Vogel Aufsichtsratsvorsitzender der Bahn. Vogel war zuvor Vorstandsvorsitzender der Thyssen AG. Thyssen ist zusammen mit Siemens der Hersteller der Magnetbahn Transrapid. Vogel engagierte sich zunächst als Thyssen-Mann und später in seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender dafür, dass die Bahn Transrapid-Strecken selbst betreibt. Er verband das Projekt Bahnbörsengang mit einer Bahn als Transrapid-Betreiber ("Ich behaupte, dass der Mehrerlös für den Bund beim Börsengang der Bahn im Fall der Existenz der Transrapid-Strecke (Hamburg-Berlin) weit höher als die infrage stehenden drei Milliarden Mark (Investitionskosten für den Bau dieser Transrapid-Strecke) sein würde." (In: Die Welt vom 11.10.1999.) Real verlor die Bahn mit ihren kontraproduktiven und am Ende fehlgeschlagenen drei Magnetbahnprojekten (Hamburg-Berlin, „Metrorapid“ durch das Ruhrgebiet und Transrapid München Hbf zum Franz-Josef-Strauß-Airport) einen Betrag im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich (u. a. weil mehr als ein Jahrzehnt lang versäumt wurde, die Strecke Hamburg-Berlin für den ICE-Verkehr auszubauen).

Neue Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Im – am 24. März bestellten – Aufsichtsrat sind die folgenden Aufsichtsräte der Kapitalseite vertreten:
- Patrick Döring, FDP-MdB (anstelle von G. Brunnhuber). Er kündigte die Notwendigkeit "eines strikten Sparkurses" bei der Bahn an,

- Kurt Löschke (anstelle von Niels Lund Chrestensen): Löschke war Gründer und Großaktionär der sächsischen IT-Firma PC Ware. Er schied aus dem – inzwischen deutlich kriselnden – Unternehmen im Juni 2009 aus.

Jürgen Krumnow, Heinrich Weiss, Jürgen Großmann und Christoph Dänzer-Vanotti sind Mitglied im Bahn-Aufsichtsrat geblieben.

Als „Vertreter des Bundes“ gelten – neben P. Döring – Klaus-Dieter Scheurle (wie bisher), Hans Bernhard Beus (Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen; anstelle von W. Otremba) und – Bernhard Heitzer (wie bisher).

Der neue Aufsichtsratsvorsitzende Felcht

Utz-Helmuth Felcht hat am 24. März 2010 Werner Müller in der Position des AR-Vorsitzenden abgelöst. Felcht zu seinen Kenntnissen über sein neues Betätigungsfeld: "Ich bin kein Bahn-Fachmann" (FTD 11.3.2010). Zur wichtigen Frage, ob das Netz und der Betrieb bei der Bahn getrennt werden, äußerte er: "Da hab ich schlicht und einfach noch keine Linie" (Handelsblatt 11.3.2010). Er geht von persönlichen und überschaubaren Arbeitsstrukturen bei der Bahn und im Verhältnis Bahn zu Eigentümer aus: "Herr Grube ist da Beckenbauer. Herr Ramsauer ist der Besitzer des Vereins. Und ich bin der Trainer." (SZ vom 11.3.2010).

Felcht erklärte, er werde seine "Mandate und Ehrenämter behalten". Gemeint ist seine Tätigkeit als AR-Vorsitzender der Süd-Chemie AG, ein Spezial-Chemie-Unternehmen (1,2 Mrd. Euro Umsatz / 6.500 Beschäftigte). Die Süd-Chemie wird seit 2007 von der Private Equity-Gesellschaft OEP (One Equity Partners) kontrolliert, die sich im Eigentum der zweitgrößten US-Bank, JP Morgan, befindet. Felcht ist Managing Director bei OEP (Felcht: "Ein Halbtages-Job"; Handelsblatt vom 11.3.2010).

Von OEP werden Unternehmen aus dem Bereich der Containerschifffahrt (Clipper) und Unternehmen der Reisebranche kontrolliert – so die Travel Acquisition Group, Travelport und die Carlson Wagon Lits Travel. Letztere erzielte 2008 einen Umsatz von 25 Milliarden US-Dollar und gilt als das weltweit führende Unternehmen im Bereich des Managements von Geschäftsreisen.

Die OEP-Mutter JP Morgan war bei früheren Großdeals der Deutschen Bahn AG aktiv – so 2002 als Berater der DB AG bei der Übernahme der Stinnes AG (mit Schenker).

Bundesverkehrsminister Ramsauer betonte, Felcht sei "ein exzellenter Kenner des Börsengeschehens", was in Hinblick auf den nach wie vor "politisch gewünschten Börsengang mittel- und langfristig wichtig" sei (SZ 11.3.2010).

Geschlechterdemokratie

Die Bundesregierung muss die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Gremien schaffen oder erhalten. Dazu verpflichtet sie das Gesetz über die Berufung und Entsendung von Frauen und Männern in den Gremien im Einflussbereich des Bundes (§1 BGremBG). Das

Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen fällt diesbezüglich durch seine besonders schlechten Ergebnisse auf. Laut dem letzten Bundesgremienbericht (16/4385) verzeichnete das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit 7,9 Prozent nicht nur den niedrigsten Anteil von Frauen in den Gremien. In 29 Prozent der Gremien hatte das BMVBS keine einzige Frau entsandt und erzielte damit das zweitschlechteste Ergebnis aller Ministerien. Auch die Eigentümer-Aufsichtsratsmandate bei der Deutschen Bahn AG werden zu 100 Prozent durch Männer wahrgenommen.

Das BGremBG konkretisiert die durch Artikel 3 Abs. 2 Satz 2 Grundgesetz festgelegten Auftrag an den Staat, die Durchsetzung der Gleichberechtigung zu fördern. Eine geschlechterparitätische Besetzung der Eigentümer Aufsichtsratsmandate durch die Bundesregierung kann dabei nur ein erster Schritt zu einer generellen Quotierung der Aufsichtsräte sein. Um dies auch in Deutschland sicherzustellen, sind gesetzliche Regelungen für die Privatwirtschaft notwendig, die auf eine 50-Prozent-Quote für Frauen auf allen Qualifikationsstufen bis hin zu Vorständen und Aufsichtsräten zielen.

Nach den skandinavischen Ländern hat Anfang 2010 das französische Parlament Beschlüsse gefasst, wonach zunächst 40 Prozent aller Mandate in Kontrollgremien von Frauen besetzt werden müssen. Die Telekom AG beschloss im März 2010 eine Aufsichtsrats-Frauenquote von 30 Prozent.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Thomas Lutze, Dorothee Menzner, Cornelia Möhring, Ingrid Remmers, Sahra Wagenknecht und der Fraktion DIE LINKE.

Neubesetzung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn

Am 24. März 2010 hat die Bundesregierung den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG teilweise neu besetzt. Neuer Vorsitzender des Aufsichtsrates ist Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, der Werner Müller in dieser Funktion ablöst. Von den zehn vom Eigentümer zu besetzenden Aufsichtsratsmitgliedern sind sechs Vertreter aus der Wirtschaft. Drei weitere Aufsichtsratsmitglieder kommen direkt von der Bundesregierung, einer ist auch Mitglied des Deutschen Bundestages.

Fünf Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE. hatten für die Fragestunde des Deutschen Bundestages an diesem Tag insgesamt zehn Fragen eingereicht, die der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Enak Ferlemann, beantwortete (Plenarprotokoll 17/33).

Zur Tatsache, dass alle zehn Aufsichtsratsmitglieder, die vom Eigentümer benannt wurden, erneut Männer sind (ebenso wie nun die zehn Vertreter der Arbeitnehmerseite), gab es einige Fragen und Nachfragen. Der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann führte aus, dass es bislang erst „eine weibliche Mandatsträgerin auf Seiten der Anteilseigner im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG“ gab (S. 3030 A). Ferner sagte er, „es wird gezielt nach Personen gesucht, die aus fachlichen Gründen (...) in Frage kommen“ (S. 3030 D). Es sei „nicht aktiv nach einer weiblichen Person Ausschau gehalten worden“ (S. 3031 C).

Zu den Fragen, warum der Bund sechs Vertreter ausschließlich aus dem Bereich der Wirtschaft und nicht etwa aus Umwelt- und/oder Fahrgastverbänden für den Aufsichtsrat ausgewählt habe, führte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann aus: „Dass es sich um Vertreter von Wirtschaftsunternehmen handelt, spielt für uns eine große Rolle, weil gerade Industrieunternehmen (...) diejenigen sind, die im Rahmen von Güterverkehr und Logistik die Bahn nutzen, also Großkunden sind und wissen, welche Probleme das Eisenbahnsystem insgesamt, sei es Betrieb oder Infrastruktur hat. (...) Wir haben uns deshalb nicht für Vertreter von Fahrgastverbänden und anderen Verbänden entschieden, weil wir diesen Schwerpunkt ganz bewusst setzen wollten“ (S. 3033 B und 3033 C). Darauf, dass die Deutsche Bahn AG vor allem ein klimaschonendes Massenverkehrsmittel für alle Bürgerinnen und Bürger sein soll, wurde von Herrn Ferlemann nicht eingegangen.

Der neue Vorsitzende des Aufsichtsrates, Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, bekleidet mehrere Funktionen. Auf der Internetseite der DB AG wird angegeben, er ist „Partner One Equity Partners Europe GmbH, München“. Laut Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht handelt es sich dabei um einen „Halbtages-Job“ (Handelsblatt vom 11. März 2010). Von OEP (One Equity Partners) werden Unternehmen

aus dem Bereich der Containerschifffahrt (Clipper) und Unternehmen der Reisebranche kontrolliert – so die Travel Acquisition Group, Travelport und die Carlson Wagon Lits Travel, die maßgeblichen Einfluss im weltweiten Management von Geschäftsreisen haben. Carlson Wagon Lits Travel erzielte 2008 einen Umsatz von 25 Mrd. US-Dollar und gilt als das weltweit führende Unternehmen im Bereich des Managements von Geschäftsreisen. Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht ist auch Mitglied im Board of Directors (non executive director) des irischen Baustoffkonzerns CRH plc Dublin. CRH gehört zu den fünf weltweit größten Baustoffkonzernen (90 000 Beschäftigte; 17 Mrd. Euro Jahresumsatz 2009). Er ist vor allem im weltweiten Betongeschäft führend und ist auch im Tiefbau aktiv. Zugleich ist Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht Aufsichtsratsvorsitzender der Süd-Chemie AG, die seit 2007 von der Private-Equity-Gesellschaft OEP kontrolliert wird. Diese wiederum befindet sich im Eigentum der zweitgrößten US-Bank, JP Morgan. Diese war bei früheren Großdeals der Deutschen Bahn AG aktiv – so 2002 als Beraterin der DB AG bei der Übernahme der Stinnes AG (mit Schenker).

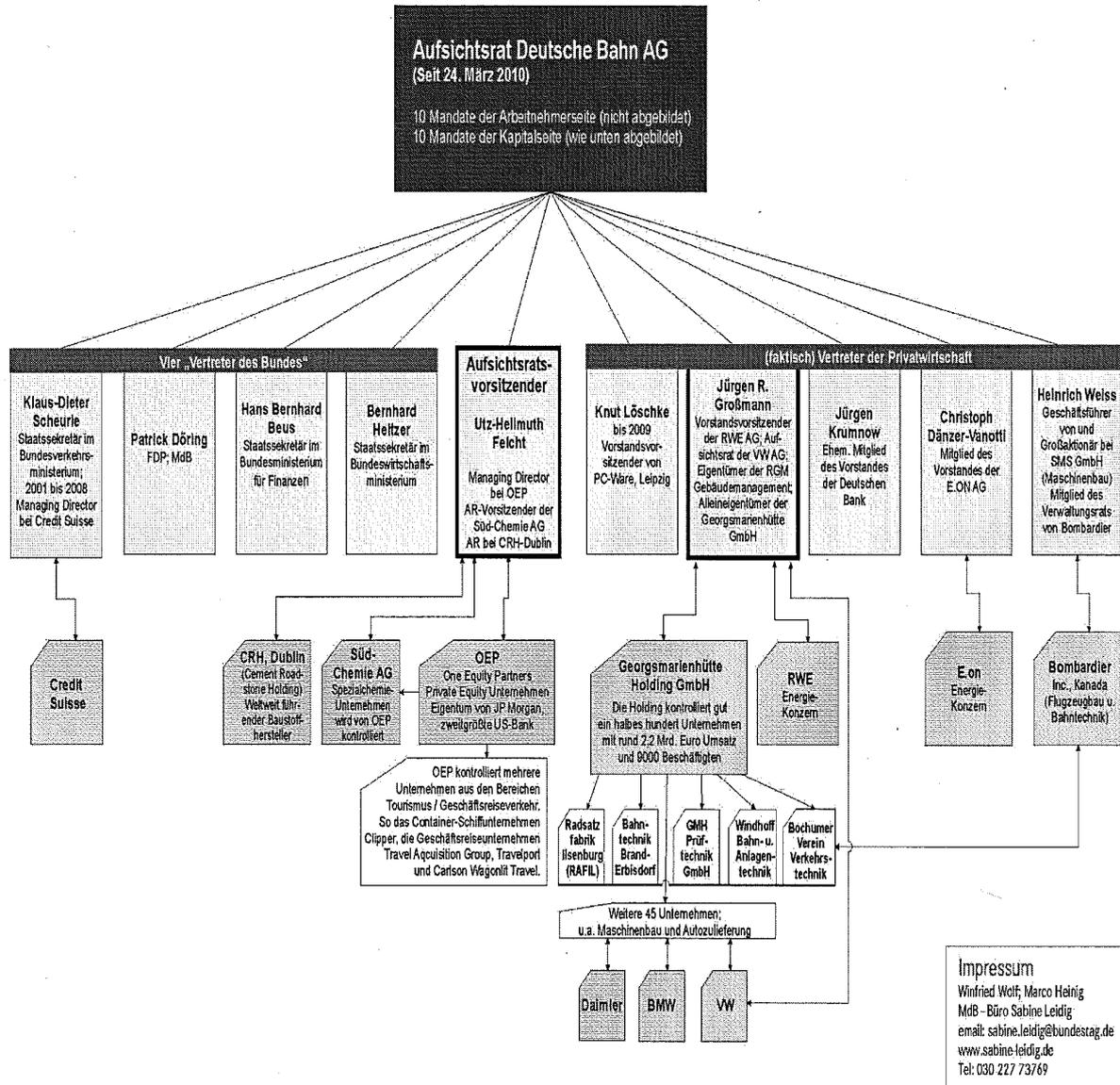
Angesprochen auf Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht führte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann aus, dass er jemand sei, der „einem Unternehmen vorgestanden hat. Aus dieser Beziehung heraus gewinnt natürlich jemand, der solche Managementfunktionen wahrgenommen hat, die notwendige Erfahrung im Umgang auch mit Eisenbahninfrastruktur und mit dem Unternehmen Eisenbahn“ (S. 3031 D). „Gerade deshalb, weil wir Personen gesucht haben, die über einen großen, breiten Erfahrungsschatz auf der Nutzerseite, in der Wirtschaft, insbesondere im Bereich Güterverkehr und Logistik, verfügen, haben wir diese Personalentscheidung so gefällt“ (S. 3034 D).

Weiterhin Mitglied des DB-AG-Aufsichtsrates ist Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann, Vorsitzender des Vorstandes RWE AG, Essen. Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann ist gleichzeitig Alleineigentümer der Georgsmarienhütte. Diese kontrolliert ein Firmengeflecht mit 52 Unternehmen. Darunter befinden sich mit der Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, mit der Radsatzfirma Ilsenburg GmbH (RAFIL) und mit dem Unternehmen Bahntechnik Brand-Erbisdorf GmbH maßgebliche Bahnlieferanten von Radsatzwellen und Rädern, mit der Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH in Rheine ein Unternehmen zur Wartung von Bahnfahrzeugen und zur Abnahme neuer Fahrzeuge respektive Überprüfung der Betriebssicherheit von Schienenfahrzeugen (Abnahme nach § 32 EBO). Des Weiteren zählt zur Georgsmarienhütte mit der GMH Prüftechnik GmbH ein Unternehmen, das Ultraschallprüfanlagen verkauft und Ultraschallprüfungen von Radsätzen durchführt.

Danach gefragt, ob die Bundesregierung bezüglich Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht und Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann Interessenkonflikte ausschließen könne, führte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann aus, dass „jedes Mitglied in einem Aufsichtsrat zu Beginn seiner Tätigkeit eine Erklärung nach dem Public Corporate Governance Kodex zu unterschreiben hat“ (S. 3032 A). „Die Möglichkeit von Interessenkonflikten ist in jedem Einzelfall vom Aufsichtsratsmitglied selbst zu prüfen und anzuzeigen. Sollte bei einer Aufsichtsratsentscheidung eine Interessenskollision auftreten, so hat der Mandatsträger die Pflicht, darauf hinzuweisen, und darf bei der Entscheidung nicht mitwirken“ (S. 3033 A und 3035 A). Auf die Nachfrage, wie oft dies bei Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann in der Vergangenheit der Fall war, er sich also seiner Stimme enthalten habe, konnte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann keine Auskunft geben (S. 3035 B). „Die Bundesregierung geht von der Unabhängigkeit von Herrn Großmann aus“ (S. 3035 A).

Eine Darstellung der Kapitalvertreter des neuen Aufsichtsrates und die Verbindungen derselben zu anderen Unternehmen ist in der folgenden Grafik (junge Welt vom 31. März 2010) dargestellt.

Neuer Aufsichtsrat Deutsche Bahn AG | Einflüsse. Abhängigkeiten. Verflechtungen



Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum hat die Bundesregierung keine einzige Frau in den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG entsandt, obwohl das Bundesgremienbesetzungsgesetz sie verpflichtet, für jede vorschlagsberechtigte Stelle jeweils eine Frau und einen Mann vorzuschlagen oder zu benennen?
2. Warum wurde „nicht aktiv nach einer weiblichen Person Ausschau gehalten“, und in welcher Form hat die Bundesregierung ansonsten versucht, das Bundesgremienbesetzungsgesetz umzusetzen?

3. Wie kommt die Bundesregierung zu dem Urteil, dass keine einzige Frau „aus fachlichen Gründen“ in Frage käme, obwohl „nicht aktiv nach einer weiblichen Person Ausschau gehalten“ wurde?
4. Welchen Nutzen sieht die Bundesregierung jeweils darin, dass der Aufsichtsratsvorsitzende, den sie berufen hat, zugleich in leitender bzw. verantwortlicher Position bei mehreren potenziellen oder tatsächlichen Geschäftspartnern der DB AG ist – so als
 - a) non executive director bei One Equity Partners Europe GmbH,
 - b) im Board of Directors beim Baustoffkonzern CRH plc Dublin,
 - c) Aufsichtsratsvorsitzender bei der Süd-Chemie AG?
5. Ist die schematische Darstellung der Verbindung von DB-AG-Aufsichtsratsmitgliedern mit anderen Unternehmen zutreffend?

Wenn nein, was ist warum nicht zutreffend?

Welche weiteren geschäftlichen Verbindungen der von der Eigentümerseite benannten Aufsichtsratsmitglieder sind der Bundesregierung bekannt?
6. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, wie oft sich Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann bislang im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG bei möglichen Interessenkonflikten der Stimme enthalten hat bzw. nicht an der Entscheidung mitgewirkt hat?

Wenn ja, wie oft, und bei welchen Entscheidungen war das der Fall?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung davon keine Kenntnis, obwohl drei Vertreter der Bundesregierung Mitglied des Aufsichtsrates sind?
7. Wie oft wurden im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG in der bisherigen Amtszeit von Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann Entscheidungen über Radsätze getroffen oder Beschlüsse gefasst, die in einem engeren Zusammenhang mit Radsätzen standen?
8. Warum hält es die Bundesregierung für ausreichend, von „der Unabhängigkeit von Herrn Großmann“ auszugehen?
9. Warum beruft die Bundesregierung nicht solche Vertreter in den Aufsichtsrat, bei denen Interessenkonflikte unwahrscheinlich sind, weil keine geschäftlichen Interessen gegenüber der DB AG bestehen?
10. Warum vermeidet es die Bundesregierung, bei der ebenfalls zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindlichen KfW Bankengruppe Verwaltungsratsmandate an Personen zu vergeben, bei denen es vergleichbare Interessenkonflikte zwischen der Wahrnehmung des öffentlichen Interesses und privatwirtschaftlicher Interessen geben könnte?
11. Warum hat die Bundesregierung lediglich Vertreter von Unternehmen und keine anderen „Steakholder“ (Fahrgastverbände, SPNV-Anbieter, Umweltverbände, Behinderten- oder Sozialverbände) in den Aufsichtsrat der DB AG berufen?
12. Warum hat die Bundesregierung nicht zumindest eine/einen unabhängige/unabhängigen Eisenbahnxperten/Eisenbahnxperten in den Aufsichtsrat berufen?
13. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass Bahnkunden bzw. deren Vertretungen nicht „wissen, welche Probleme das Eisenbahnsystem insgesamt hat“?
14. Warum hat die Bundesregierung bei der Besetzung des Aufsichtsrates „ganz bewusst“ den Schwerpunkt auf Vertreter von Wirtschaftsunternehmen gesetzt?

15. Warum ist die Bundesregierung offenkundig der Auffassung, dass der Personenverkehr der Deutschen Bahn AG im Vergleich zum Güterverkehr zu vernachlässigen ist?
16. Bezieht sich die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, „(i)ch erwarte von der Bahn nun absolute Kundenorientierung“ (DER TAGESSPIEGEL vom 1. März 2010) ausschließlich oder in erster Linie auf den Güterverkehr?

Wenn nein, warum spiegelt sich diese Erwartung an die Kundenorientierung auch im Personenverkehr dann nicht in der von der Bundesregierung autark zu entscheidenden Besetzung der Eigentümerversammlung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG wieder?

17. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Personennahverkehr, der von der Deutschen Bahn AG im Auftrag der Bundesländer angeboten wird, keiner Kontrolle im Aufsichtsrat bedarf, eben weil er von den Ländern bestellt wird (S. 3034 A)?

Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Bund und der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG nichts mit den Vorgängen bei der S-Bahn Berlin GmbH zu tun haben, weil es sich dabei um von einem Bundesland bestellten Verkehr handelt (Begründung)?

18. In welchem Vertragsverhältnis mit der Deutschen Bahn AG mit welchen Bezügen und welchen Aufgaben befindet sich das ehemalige Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn AG, Otto Wiesheu, und würde er noch in der Zukunft Bonuszahlungen erhalten, wenn es zu einer Teilprivatisierung der DB AG bzw. einer Subholding der DB AG bzw. eines großen Einzelunternehmens der DB AG kommen würde?
19. Ist die Medienberichterstattung zutreffend, wonach Otto Wiesheu inzwischen mitverantwortlich für den Ausbau der Deutschen Bahn AG als international aktiver Konzern ist, wobei er vor allem in „Osteuropa und im Nahen Osten aktiv“ werden (Süddeutsche Zeitung vom 2. Juni 2009) sollte?
20. War Otto Wiesheu bei den jüngeren internationalen Bahnaktivitäten involviert – so bei den Bahninvestitionen in Polen, bei den geplanten Engagements in Kuwait, in Dubai und in Großbritannien (Arriva), und wenn ja, inwiefern?
21. In welchem Vertragsverhältnis mit der Deutschen Bahn AG mit welchen Bezügen und welchen Aufgaben wird ab wann das ehemalige Mitglied des Aufsichtsrates, Georg Brunnhuber (CSU), bei der Deutschen Bahn AG beschäftigt, und würde er Bonuszahlungen erhalten, wenn es zu einer Teilprivatisierung der DB AG bzw. einer Subholding der DB AG bzw. eines großen Einzelunternehmens der DB AG kommen würde?
22. Wurden mit Dr. Rüdiger Grube und den anderen neuen Bahnvorständen wie für den vorherigen Bahnvorstand bei einer erfolgreichen Teilprivatisierung Bonuszahlungen vereinbart?
- Wenn ja, gilt die gleiche Bonusregelung, wie sie für den Bahnvorstand unter Vorsitz von Hartmut Mehdorn galt?
- Wie hoch wäre die Boni von Dr. Rüdiger Grube bei welchem Verkaufswert?
- Wer hat die Boni für den neuen Bahnvorstand festgelegt?

23. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Allianz pro Schiene, „Bonuszahlungen für Vorstandsmitglieder künftig nicht nur an die Erreichung betriebswirtschaftlicher Ziele zu koppeln, sondern auch an das Verkehrswachstum auf der Schiene in Deutschland“ (www.allianz-pro-schiene.de)?

Berlin, den 26. April 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Frech und ignorant

Bewertung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leidig, Behrens u.a. in Sachen „Neubesetzung des Aufsichtsrats der DB AG“

Winfried Wolf

Antworten auf die Fragen 1, 2, 3 und 9

Die Bundesregierung hat die Fragen 1, 2, 3 und 9 zusammenfassend beantwortet, weil es dafür einen „Sachzusammenhang“ geben würde. Die Antwort lautete dann wie folgt:

„Die Bundesregierung hat mit den entsandten und in der Hauptversammlung gewählten Kandidaten einen kompetenten Aufsichtsrat gebildet. Im übrigen strebt die Bundesregierung stets an, fachlich qualifizierte Frauen in Führungsgremien und Aufsichtsräte zu berufen.“

Bewertung

Bereits die Beantwortung dieser vier Fragen gemeinsam, weil es einen „Sachzusammenhang“ geben würde, ist sachfremd, ja eigentlich frech.

Die Fragen 1, 2 und 3 zielen auf die Frage, warum 99 Prozent der von der Bundesregierung seit 1994 berufenen DB AG-Aufsichtsräte bisher Männer waren. Bei Frage 9 geht es um das Thema „Interessenkonflikte“. Ein innerer „Sachzusammenhang“ ist nicht erkennbar.

Die Antwort, wonach die Bundesregierung im übrigen anstrebe, „stets fachlich qualifizierte Frauen in Führungsgremien und Aufsichtsräte zu berufen“, ist unwahrhaftig. Es ist nicht nachvollziehbar, dass seit Bestehen der DB AG Anfang 1994 und bis zum heutigen Tag nur eine Frau für eine relativ kurze Periode DB AG-AR war. Wenn die Bundesregierung wirklich „anstrebt“, Frauen für diese Position zu finden, hätte sie solche auf finden können.

Im übrigen hat der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann in Vertretung der Bundesregierung in der Bundestags-Fragestunde vom 24. März 2010 auf entsprechende Fragen von Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE eingestanden, dass die Regierung im Fall der AR-Besetzung „nicht aktiv nach einer weiblichen Person Ausschau gehalten habe“. Darauf hebt Frage 2 offenkundig – siehe die Anführungszeichen – ab. Die bereits getätigte Aussage „Wir haben nicht aktiv Ausschau gehalten“ widerspricht offensichtlich der Behauptung, man sei „stets bestrebt“, fachlich qualifizierte Frauen für diese Positionen zu finden.

Antwort der Bundesregierung auf Frage 4 (zu Felcht)

„Herr Dr. Felcht ist aus Sicht der Bundesregierung ein ausgewiesener Experte mit hoher Kompetenz. Er kennt aus seinen bisherigen Erfahrungen die Perspektive des Nutzers von Bahninfrastruktur und Bahnbetrieben und ist damit für die Position des Aufsichtsratsvorsitzenden bestens geeignet.“

Bewertung

Wir nannten drei Firmen, für die der neue DB AG-ARV Felcht tätig ist. Wir fragten, welchen Nutzen die Bundesregierung für die DB AG und die herausgehobene Position eines DB AG-Aufsichtsratsvorsitzenden darin sieht, dass Herr Felcht für diese drei Unternehmen tätig ist. Die Antwort, wonach Herr Felcht „die Perspektive des Nutzers von Bahninfrastruktur und Bahnbetrieben“ habe, kann sich bestenfalls auf seine Rolle als Aufsichtsratsvorsitzender bei der Süd-Chemie AG beziehen. Wobei es auch hier einen offenkundigen Interessenskonflikt gibt: Die Süd-Chemie muss ein Interesse an niedrigst möglichen Bahnfrachttarifen haben. Es liegt andererseits im Interesse der Bahn, kostendeckende Frachttarife plus eine branchenübliche Rendite zu erzielen.

Die beiden anderen genannten Firmen haben kaum etwas mit einer „Nutzung von Bahninfrastruktur“ zu tun. Die erstgenannte Firma ist ein Hedge Fonds, für den Felcht als „non executive director“ tätig ist. Es handelt sich um ein Unternehmen, das im Fall einer Teilprivatisierung der DB AG ein Interesse an einem Einstieg haben könnte. Das Portfolio der One Equity Partners unterstreicht einen solchen möglichen Zusammenhang.

Die zweitgenannte Firma ist ein Baustoffkonzern. Auch hier geht es erkennbar um einen möglichen Interessenskonflikt.

Die Bundesregierung stellt sich einfach dumm und ignoriert die offenkundigen Zusammenhänge. Dabei gab es gerade in jüngerer Zeit wiederholt Vorgänge von Korruption im Zusammenhang mit Bauaufträgen der Bahn. Die umfassende Bespitzelung aller Bahnbeschäftigten begründete der damalige Vorstand der DB AG sogar damit, dass dieser Bereich – die Zusammenarbeit mit Auftragnehmern und insbesondere mit Auftragnehmern im Bereich Bautätigkeit – ein besonders sensibler sei.

Jetzt macht sie mit Felcht als einem Baustoffkonzern-Lobbyisten einen Bock zum Gärtner.

Antwort auf Frage 5

„Die Bundesregierung geht von der Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder aus. Die Möglichkeit von Interessenskonflikten ist in jedem Einzelfall vom Aufsichtsratsmitglied selbst zu prüfen und anzuzeigen. Sollte bei einer AR-Sitzung eine Interessenskollision auftreten, so hat der Mandatsträger die Pflicht, darauf hinzuweisen und darf bei der Entscheidung nicht mitwirken.“

Bewertung

Wir fragten hier, ob die in der schematischen Darstellung gewählten Zusammenhänge zutreffend sind. Die Bundesregierung antwortet darauf mit keinem Wort. Wir könnten uns zurücklehnen und sagen: Keine Antwort ist durchaus auch eine Antwort. Die Bundesregierung fand offensichtlich nichts in der Grafik, was nicht zutreffend sein würde. Das stellt gewissermaßen

eine Art Gütesiegel für unsere schematische Darstellung dar: Wir verfügen nun also über eine leicht nachvollziehbare Grafik, die die intensive Verflechtung der Aufsichtsräte der Kapitaleseite mit Unternehmen dokumentiert, deren Interessen sich negativ auf die Bahn auswirken können. Und wir haben diese Grafik auch noch mit Bundestags-Drucksachen-Nummern.

Doch Ironie beiseite: Es ist schlicht nicht akzeptabel, wenn die Bundesregierung auf eine konkrete Frage einfach nicht antwortet – auch nicht andeutungsweise oder ausweichend.

Zumal es hier „nachsetzende“ Fragen gab – so die, inwieweit der Bundesregierung noch andere, uns noch unbekannt Verflechtungen des DB AG-AR mit unterschiedlichen Firmen bekannt sind.

Die tatsächlich erteilte Antwort der Bundesregierung auf diese Frage 5 ist dann eine Antwort, auf eine hier gar nicht gestellte Frage – auf die fiktive Frage, wie sich AR-Mitglieder, die in einem konfliktvollen Abhängigkeitsverhältnis zu Unternehmen und Strukturen stehen, im AR verhalten, wenn es um Aufsichtsratsentscheidungen geht, bei denen es eine Interessenskollision geben kann. Die Bundesregierung erklärt, dass in einem solchen Fall, diese AR-Mitglieder „bei der Entscheidung nicht mitwirken“.

Es ist schlicht lebensfremd, nur das Nichtwirken bei der eigentlichen Entscheidung als ausreichend dafür zu erklären, dass ein solcher Interessenskonflikt keine für die Bahn negativen Auswirkungen haben könnte. Da fast alle Entscheidungen im DB AG-AR einstimmig oder zumindest ohne Gegenstimmen gefasst werden, spielt es nur eine marginale Rolle, wenn ein AR-Mitglied bei der eigentlichen Abstimmung gewissermaßen mal pinkeln geht.

Entscheidend ist: Was macht dieses AR-Mitglied im Vorfeld einer solchen Abstimmung? Welche Informationen, die er in seinem privaten Interesse nutzen kann, stehen ihm offen? Über welche allgemeinen Entscheidungsmöglichkeiten und Einflussformen verfügt er?

Antwort auf die Fragen 6 und 7

„Inhalte der Aufsichtsratssitzungen unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach §§ 116, 395 Aktiengesetz. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.“

Bewertung

Hier fragten wir zu einem konkreten Aufsichtsrat, Herrn J. Großmann, und dessen konkreten Verhalten u.a. im Fall von Bestellungen der DB AG von Rädern und Achsen, die eine seiner Firmen erstellt bzw. liefert. Es geht hier auch um Fragen der Sicherheit im Bahnverkehr. Bekanntlich stehen die Radsätze der Bahn seit der Eisenbahnkatastrophe von Eschede – wo das fragliche Rad vom Bochumer Verein geliefert wurde, den Herrn Großmanns Georgsmarienhütte später aufkaufte und der heute Teil der GM-Hütten-Unternehmensgruppe ist – und seit dem neuen ICE-

Radsatzwellen-Bruch vom 9. Juli 2008 im Zentrum der Debatten um die Sicherheit im Schienenverkehr.

Zunächst: Es ist ausgesprochen fragwürdig, sich in einem solchen Fall hinter dem Aktiengesetz und einer – behaupteten – Verschwiegenheitspflicht zu verschanzen.

Sodann: Es ist schlicht unzutreffend, dass die genannten Paragraphen des Aktienrechts eine grundsätzliche "Verschwiegenheitspflicht" beinhalten würden. § 116 Aktienrecht verweist zunächst auf § 93 Aktienrecht, in dem die "Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit der Vorstandsmitglieder" geregelt ist, wobei es in § 116 heißt, dass für Aufsichtsratsmitglieder Vergleichbares gelten würde. Danach haben Vorstandsmitglieder (und entsprechend Aufsichtsratsmitglieder; W.W.) über vertrauliche Angaben und Geheimnisse der Gesellschaft, namentlich Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, die ihnen durch ihre Tätigkeit im Vorstand (respektive im Aufsichtsrat; W.W.) bekannt geworden sind, Stillschweigen zu bewahren." In § 395 geht es um eine "Verschwiegenheitspflicht" für Personen, "die damit betraut sind, die Beteiligung einer Gebietskörperschaft zu verwalten." Diese "Verschwiegenheitspflicht" wird jedoch präzisiert – sie gilt für "vertrauliche Angaben und Geheimnisse der Gesellschaft, namentlich Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse."

Demnach gibt es keine generelle „Verschwiegenheitspflicht“ für "Inhalte der Aufsichtsratssitzungen". Die Bundesregierung sagt in ihrer Antwort die Unwahrheit beziehungsweise sie blufft. Diese Verschwiegenheitspflicht gilt "nur" für "vertrauliche Angaben und Geheimnisse der Gesellschaft". Und es ist Sache des Unternehmens und der Unternehmensführung, was als "vertraulich" und was als "Betriebsgeheimnis" deklariert wird. Bei Themen wie "Sicherheit im Schienenverkehr" und "Interessenskonflikte bei vom Eigentümer bestellten Aufsichtsratsmitgliedern" kann es nach unserer Auffassung eine allgemeine "Verschwiegenheitspflicht" respektive eine "Vertraulichkeit" nicht geben. Bei rechtlicher Unklarheit könnte eine Satzung für den Vorstand und für den Aufsichtsrat der DB AG unzweideutig regeln, dass es in solchen für das öffentliche Interesse – und damit für den 100-prozentigen Eigentümer – essentiellen Fragen keine "Vertraulichkeit" und keine "Verschwiegenheitspflicht" geben darf..

Im übrigen sieht sich die DB AG aufgrund internationaler Bilanzierungsregelungen veranlasst, den Umsatz, den es zwischen der DB AG und der Unternehmensgruppe von Herrn Großmann gibt, jeweils in der Bilanz auszuweisen. Auch für solche Angaben gilt in der Regel Vertraulichkeit, also die „Verschwiegenheitspflicht“.

Antwort auf Frage 10

Die Bundesregierung geht in ihrer Antwort auf die gesetzlichen Grundlagen des Verwaltungsrats der KfW ein und stellt fest, dass „vor diesem Hintergrund der KfW-Verwaltungsrat nicht mit dem Aufsichtsrat der privatrechtlich organisierten DB AG vergleichbar“ sei.

Bewertung

Wenn die Grundversorgung mit Krediten für die mittelständische Wirtschaft – was das erklärte Ziel der KfW ist – es erforderlich macht, dass in einem spezifischen Gesetz die Strukturen der KfW geregelt werden und dass dabei der Verwaltungsrat so besetzt ist, dass er die öffentlichen Interessen relativ gut abbildet, dann sollte Vergleichbares für die Deutsche Bahn gelten.

Sie ist laut Grundgesetz für eine Grundversorgung im Bereich der Mobilität verantwortlich. Artikel 87e der Verfassung bindet explizit auch die "Angebote" auf dem Schienennetz an die "Verkehrsbedürfnisse" und das "Wohl der Allgemeinheit".

Antworten zu den Fragen

11, 12, 13, 14, 15 und 16

Erneut behauptet die Bundesregierung in ihrer Antwort, diese Fragen könnten zusammen wegen eines „Sachzusammenhangs“ beantwortet werden und antwortet dann pauschal wie folgt:

„Die Bundesregierung hat mit den (...) gewählten Kandidaten einen kompetenten Aufsichtsrat gebildet, der die Belange des Unternehmens insgesamt im Blick hat. Aussagen des Bundesministers beziehen sich keinesfalls nur auf den Güterverkehr.“

Bewertung

Erneut macht es sich die Bundesregierung einfach und behauptet einen nicht vorliegenden „Sachzusammenhang“, um diese höchst unterschiedlichen Fragen zusammenzufassen und die Fragenden förmlich abzuspiesen. Wenn wir z.B. in Frage 11 nachfragen, warum es keine Vertreter aus Umweltverbänden oder von Behindertenverbänden – und vergleichbaren Gruppierungen – im Bahn-AR geben könne, dann ist die Antwort, man habe doch einen „kompetenten AR gewählt“ keine Antwort auf diese spezifischen Fragen. Das klingt eher nach dem blutleeren Kommuniqué eines vormaligen gerontokratischen Politbüros.

Wir haben in Frage 14 gefragt, warum die Bundesregierung „ganz bewusst“ bei der Auswahl der neuen AR-Mitglieder den „Schwerpunkt auf Vertreter von Wirtschaftsunternehmen“ gesetzt habe. Das bezog sich erneut auf eine Antwort eines Vertreters des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der erwähnten Bundestags-Fragestunde. Wenn die Bundesregierung damals just so, wie zitiert, antwortete, dann muss sie dies bei einer schriftlichen Nachfrage auch begründen können.

Antworten auf die Frage 19 und 20

„Herr Dr. Wiesheu trägt für die internationale Entwicklung des DB Konzerns nach seinem Ausscheiden keine Verantwortung mehr. (...) Herr Georg Brunnhuber wird voraussichtlich ab Sommer 2010 als Mitarbeiter und Berater des Vorstandsvorsitzenden der DB AG tätig werden. Vertragliche Vereinbarungen sind noch nicht getroffen. Bonuszahlungen für den Fall einer erfolgreichen Teilprivatisierung sind nicht vorgesehen.“

Bewertung

Wir fragten, ob der konkrete Pressebericht zutrifft, wonach Herr Wiesheu „mitverantwortlich“ für den Ausbau der Bahn als international aktiver Konzern ist“. Die Antwort könnte lauten „Ja“ oder „Nein“. Stattdessen geht Radio Eriwan auf Sendung. Es wird eine ausweichende Antwort gegeben und dann auch noch eine solche, die von der DB AG kommend an das Parlament „durchgereicht“ wird. Dabei handelt es sich bei den angesprochenen Vorgängen zumindest teilweise um solche, bei denen die Bundesregierung direkt involviert war – u.a. in Form von Reisen nach Nahost, in deren Gefolge Bundesminister Ramsauer die dort erzielten Ergebnisse sich an die eigene Brust heftete.

Doch zur durchgereichten Antwort selbst: Danach trägt Herr Wiesheu „nach seinem Ausscheiden für die internationale Entwicklung keine Verantwortung mehr“. Dabei wurde doch zu unserer Frage 18 geantwortet, dass Herr Wiesheu „bis zum Ende des Jahres 2010 weiter für die Bahn „als Berater im Bereich der internationalen Beziehungen (...) zur Verfügung steht“. Danach gibt es ein solches „Ausscheiden“ des Herrn Wiesheu nicht. Wir fragten auch nicht danach, ob Herr Wiesheu „für die internationale Entwicklung verantwortlich“ sei. Wir fragten nach einer MITVERANTWORTUNG für den AUSBAU der Bahn auf internationaler Ebene.

Ähnlich verschwurbelt dann die Antwort auf unsere Frage 20, in der wir fragten, ob Herr Wiesheu bei den neuen Bahnprojekten in Polen, Kuwait, Dubai und Großbritannien „involviert“ war. Erneut heißt es, dass Herr Wiesheu „nach seinem Ausscheiden“ – das es, siehe oben, in dieser absoluten Form nicht geben kann, „nicht mehr aktiv“ - mit diesen „genannten Aktivitäten befasst“ gewesen sei.

Ja war der Herr Wiesheu dann „passiv befasst“? Und wie darf man es sich vorstellen, wenn Herr Wiesheu mit etwas „passiv befasst“ war – notabene „nach seinem Ausscheiden“??

Verhält es sich ungefähr so, wie in den Monaten September, Oktober und November 2005, als Herr Wiesheu noch bayerischer Wirtschaftsminister und Teil der CDU-CSU-Gruppe war, die den Koalitionsvertrag der neuen CDU-CSU-SPD-Bundesregierung aushandelte. In diesem Vertrag tauchte bekanntlich erstmals die Festlegung auf einen Bahnbörsengang auf, was bis dahin das erklärte Ziel des damaligen Bahnchefs Hartmut Mehdorn war. Und es war auf Seiten der Union Otto Wiesheu gewesen, der darauf gedrängt hatte, dass dieser Passus in den Koalitionsvertrag geschrieben wurde. Kurz darauf wurde bekannt, dass Herr Wiesheu bei der Bahn selbst angedockt und mit dem Posten eines Vorstandsmitglieds bedacht wurde. Er agierte also gewissermaßen in den letzten Monaten des Jahres 2005 aktiv für die CDU/CSU in Sachen Koalitionsvertrag, doch passiv war er längst für seinen neuen Brötchengeber unterwegs.

Oder war es am Ende umgekehrt?

Antworten auf Frage 21

„Herr Georg Brunnhuber wird voraussichtlich ab Sommer 2010 als Mitarbeiter und alserater des Vorstandsvorsitzenden der DB AG bei der Deutschen Bahn AG tätig werden. Vertragliche Vereinbarungen sind noch nicht getroffen. Bonuszahlungen für den Fall einer verfolgreichen Teilprivatisierung sind nicht vorgesehen.“

Bewertung

Herr Brunnhuber war lange Zeit und bis März 2010 Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG. Sein schneller – nach einer Schamfrist von 3-5 Monaten vollzogener – Wechsel in die Position des Beraters des Bahnvorstand und damit in das operative Geschäft wird in der Gegend, aus der Herr Brunnhuber kommt, als eine Angelegenheit bezeichnet, die (mehr als) ein "Gschmäcke" hat. Die Motivation des Herrn Brunnhuber für diesen Schritt – er äußerte, dass er "nochmals richtig Geld verdienen wolle" – klingt zynisch für jemanden, der im Zeitraum 1990 bis 2009 Bundestagsabgeordneter war. Hinzu kommt, dass Herr Brunnhuber als Aufsichtsrat immer vehement für eine Bahnprivatisierung stark machte – und dabei auch ausgesprochen weitreichende Privatisierungs-Projekte für die Bahn (so den "integrierten Börsengang") unterstützte.

S-Bahn-Krimi Berlin

Eine Bilanz des S-Bahn-Berlin Berichts der Kanzlei Lutz Gleiss nebst Schlußfolgerungen zum "wie weiter?"

Sabine Leidig und Winfried Wolf

Der Bericht der Kanzlei Gleiss Lutz zur S-Bahn Berlin vom 23. Februar 2010 wirkt für Außenstehende in vielerlei Hinsicht überzeugend: Er ist kompakt, auch für Laien relativ gut lesbar; gut aufbereitet und stringent präsentiert. Es gibt jedoch einen seltsamen Bruch.

Während bis auf Seite 41 zum Teil krasse Fehlleistungen von Herstellern, Lieferanten und dem eigentlichen Unternehmen S-Bahn GmbH dokumentiert werden, wird der Bericht ab Kapitel 4 "Konzernerfluss und Fehler der Sanierungsprogramme" ausgesprochen schmallippig.

In diesen dann folgenden zwanzig Seiten wird die gewaltige interne „Modernisierung“ weitgehend gut geheißt. Es gibt keine markante Kritik an der Schließung von Instandhaltungseinrichtungen. Der massive Beschäftigungsabbau in diesem Zeitraum taucht nicht einmal auf. Wohl aber vermerken die Herren Anwälte kritisch, dass die Belegschaft aus ihrer höchst kompetenten Sicht zu alt sei. "Das Durchschnittsalter der Beschäftigten der S-Bahn ist kontinuierlich gestiegen, von 40 Jahren in 2000 auf 45,1 Jahren in 2008, wobei das Durchschnittsalter im Bereich Fahrzeuginstandhaltung 2008 sogar 47,1 Jahre betrug. Dies wohlgemerkt in einem Unternehmen, in dem die Mehrzahl der Beschäftigten mit körperlicher Arbeit verbundene Tätigkeiten ausführt, Triebzüge fährt und instandhält." (S.46).

Der Abbau des S-Bahn-Personals auf den Bahnhöfen wird positiv wie folgt kommentiert: "Das OBS (Rationalisierungsprogramm Optimierung S-Bahnen) zielte auf eine Effizienzsteigerung des Betriebsprozesses ab, vor allem über eine Abfertigung der Züge durch die Triebfahrzeugführer (...) Hierin wird ein Potential des Abbaus von wenigstens 503 Mitarbeitern gesehen." (S.47). Die Bilanz lautet dann auch: "In vielen Bereichen war OSB ein Erfolg." Noch deutlicher S.60: "Das vom DB-Konzern (...) initiierte Optimierungsprogramm OSB (ist) für die aktuellen Betriebsstörungen nicht verantwortlich." Es habe vor allem "Umsatzsteigerungen und weitere Verbesserungen" mit sich gebracht. Grundsätzlich seien die Gewinne der S-Bahn quasi nur durch höhere Einnahmen aus den Erlösen im Personenverkehr erzielt worden. "Der Rückgang der Instandhaltungskosten war dafür nur von untergeordneter Bedeutung."(S.48).

Das ist schlicht die Unwahrheit. Die Schließung von Werkstätten, der Abbau der Belegschaft, die Verschrottung von 132 S-Bahn-Wagen – all das war explizit Teil von OSB. Der Umstand, dass das Unternehmen inzwischen keine Reservekapazitäten mehr hat, ist direkt OSB zu verdanken. Beispielsweise heißt es in einem Dokument vom 6. Mai 2004: "Es soll sichergestellt werden, dass Ende 2006 ein jährliches Einspar-

potential von 40 Millionen Euro von den S-Bahnen (Berlin und Hamburg; d. Verf.) realisiert wird." Es ging nicht um Mehreinnahmen durch mehr Fahrgäste, sondern um "Sparen bis es quietscht".

Keine Kritik an Konzern und DB Regio

Die S-Bahn Berlin GmbH gehört zu 100 Prozent der DB Regio AG, die wiederum eine Tochter der in Bundesbesitz befindlichen Deutschen Bahn AG ist. Die operative Geschäftsführung für die S-Bahnen wurde einer gesonderten Gesellschaft, der DB Stadtverkehr, übertragen; allerdings: nicht ein Prozent des Eigentums.

Seit Frühjahr 2008 ist alles nochmals komplizierter: Es wurde eine Subholding DB ML (Mobility and Logistic) gebildet. Diese untersteht der Holding DB AG. In der DB ML sind alle Schienenverkehrsbetreiber-Unternehmen (Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr) und die Logistik (Lkw-Verkehr, Schenker) zusammengefasst. Die DB ML kontrolliert also die DB Regio AG. Die DB ML ist von der Bundesregierung zur Teilprivatisierung vorgesehen. Eine solche Teilprivatisierung läuft auf eine Privatisierung von DB Regio und der S-Bahnen in Berlin und Hamburg hinaus.

Nun gibt es im Bericht fast keinerlei Kritik am Konzern DB AG oder an der DB Regio. Das negative Einwirken derselben auf die S-Bahn GmbH wird nicht thematisiert. Lediglich ein paar Probleme wie Kommunikationsmängel (S. 50 auf S. 51), unzureichende "Audits" der Werkstätten (S.51) und eine problematische "Unternehmenskultur" (S.52) werden angesprochen.

Selbst so krasse Dinge wie die – von oben angeordnete oder zumindest abgesegnete – "Spreizung" der Wartungsintervalle wird lässig kommentiert mit: "Die früher bei der S-Bahn praktizierten Verlängerungen von Wartungs- und Instandhaltungsfristen und von Laufleistungen bis zur Hauptuntersuchung wurden den Anforderungen an einen sicheren und zuverlässigen Eisenbahnbetrieb nicht gerecht." (S. 60). Tatsächlich handelte es sich hier schlicht um ein kriminelles Vorgehen – um Verstöße gegen klare Vorgaben, auch solche der Eisenbahn-Aufsicht EBA, und um ein Spiel mit dem Leben und der Gesundheit der S-Bahn-Fahrgäste und – nicht zuletzt – der S-Bahn-Begleitpersonale.

Besonders originell ist, dass Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr bei der Deutschen Bahn AG – immer wieder als derjenige auftritt, der die Kritik an der S-Bahn Berlin GmbH vorträgt und unter anderem "Konsequenzen" firdert und durchsetzt. Homburg war bis Herbst 2009 Vorstandsvorsitzender der DB Regio. Die aus der S-Bahn GmbH herausgedrückten Sondergewinne wurden direkt an die DB Regio abgeführt. Der Verweis von Ulrich Homburg auf die DB Stadtverkehr als "verantwortlich für das operative Geschäft" geht ins Leere. Tatsächlich haben juristisch gesehen – nach Aktienrecht – der Eigentümer der S-Bahn, also DB Regio und die Konzern-Muttergesellschaft, die Verpflichtung, sich regelmäßig über den Geschäftsverlauf im allgemeinen und dessen Risiken berichten zu

lassen. Der Wirtschaftsrechtler Professor Hans-Peter Schwintowski von der HU Berlin äußerte sich speziell vor dem Hintergrund des S-Bahn-Debakels wie folgt: "Selbstverständlich hat der Vorstand der Obergesellschaft, in diesem Fall Herr Homburg, nach wie vor die Verantwortung, zwar nicht für jede einzelne Schraube im Unternehmen, aber doch für die Gesamtheit vor allem der Risiken." (rbb-Sendung vom 23.9.2009).

Diesen Zusammenhang der Gesamtverantwortung klammert der S-Bahn-Bericht komplett aus. Dies ist – rein fachlich gesehen – im Fall einer Rechtsanwaltskanzlei ausgesprochen fahrlässig. Es kann natürlich auch Sinn machen – dann jedoch politisch.

DB-Konzern konkret in Manipulationen verstrickt

Die Risiken, die hier bewusst eingegangen wurden, waren gewaltig. Es wurde mit krimineller Energie getrixt, um vorzutäuschen, dass elementare Sicherheitsregeln, die verletzt werden, scheinbar eingehalten werden. Besonders krass ein Beispiel vom Februar 2006. Eine vom Hersteller der Ersatzradscheiben für die Baureihe 481 (BR 481) vorgelegte Berechnung zeigte, dass das Rad

nicht für die laut Norm zu erwartenden Belastungen ausgelegt war. Darauf wurde – was rechtlich möglich ist – dazu übergegangen, die "realen betriebsbedingten Belastungen" zu ermitteln. Dazu wurden die Ergebnisse von Messfahrten auf nur zwei Strecken (Potsdam-Lichtenberg und Potsdam-Wannsee) ausgewertet. Und siehe da: Die hieraus resultierenden zu erwartenden Belastungen lagen deutlich niedriger – die Radscheiben konnten eingesetzt werden. Obgleich die derart ausgerüsteten S-Bahnen im gesamten S-Bahn-Netz verkehren und es in diesem Abschnitte deutlich höhere Belastungen gibt. (S. 16f).

Das Beispiel ist nicht nur wegen des hohen Grads an Verantwortungslosigkeit interessant – es ist auch hinsichtlich der Verstrickung der Konzernspitze beispielhaft. Konzern-intern war für die "fachtechnische Freigabe" der Ersatzräder die DB Systemtechnik (in Minden) zuständig. Diese war an all diesen Manövern, die Räder als belastbar auszuweisen, beteiligt. DB Systemtechnik ist jedoch direkt dem Mutterkonzern zugeordnet.

Generell taucht in dem Bericht immer wieder die Problematik auf, dass diejenigen, die kontrolliert werden müssen, sich selbst kontrollieren. Sei es, dass der Hersteller mangelhafter Radsatzwellen und Räder diese selbst prüft, sei es, dass die DB Abteilung DB Systemtechnik (in Kirchmöser bzw. Minden) die Tochter S-Bahn prüft.

Das EBA wird in dem Bericht mitverantwortlich gemacht für unzureichende Zulassungsprüfungen usw. Es wird aber in demselben Bericht auch deutlich, dass das EBA unzureichende Einflussmöglichkeiten hat. Vor allem wird deutlich, dass immer wieder seitens der S-Bahn oder der DB Systemtechnik gegen EBA-Auflagen verstoßen wurde. Dies erfolgte sogar noch

im Zeitraum Mai 2009 bis Oktober 2009, also zur Zeit des neuen Bahnmanagements, als ein Rissbefund an einem Radsatz (vom 17.7.2009) dem EBA verschwiegen und erst am 14.10.2009 gemeldet wurde (S. 13).

In dem Bericht tauchen Themen auf, wie sie auch in der allgemeinen Debatte bei den ICE-Radsatzwellen auftauchen. So die Probleme mit dem Werkstoff EA4T und die Erprobung der "hochfesten Stähle", u. a. mit dem Werkstoff 34CrNiMo6. Das EBA musste auch in Berlin aufgrund der Unsicherheit, inwieweit diese Werkstoffe sich als betriebssicher erweisen, vielfach extrem kurze Wartungsintervalle für Räder und Radsatzwellen aus diesen Werkstoffen ansetzen.(S. 17f).

Damit wird deutlich: Das Thema (unsichere) Radsatzwellen deckt inzwischen den gesamten Bereich der Eisenbahn ab: den Nahverkehr (spätestens mit der S-Bahn Berlin), den ICE-Verkehr (spätestens seit dem Achsbruch in Köln am 9.7.2008) und den Güterverkehr (Achsbrüche beim Unglück in Viareggio; neue Güterverkehrsunglücke bei Hamm im Dezember 2009).

Hersteller hauptverantwortlich?

Ziemlich eindeutig ist die Aussage, dass das Hauptverschulden beim Hersteller oder bei den Herstellern liegen würde. Dies steht in deutlichem Gegensatz z. B. zum ARD-rbb-Film "Endstation Chaos" vom November 2009. In diesem wird die Schuld weitgehend gleichberechtigt beim Hersteller und beim Unternehmen S-Bahn gesehen und besonders der Strang "Konzern fordert von S-Bahn immer größere Gewinne und deren Transfer zum Mutterkonzern" gesehen und belegt. Vergleichbar argumentiert der Betriebsratsvorsitzende Heiner Wegner, den der Prüfbericht "richtig wütend" macht und der darauf verweist: "Die S-Bahn durfte gar keine eigenen Entscheidungen treffen." Wegner unterstreicht, dass die Arbeitnehmervertretung wiederholt auf die extremen Mißstände vor allem im Bereich der Wartung verwies: "Der damalige Aufsichtsratschef Hermann Graf von der Schulenburg wurde von mir und meinem Vize im Herbst 2008 persönlich über die Misstände informiert". Als Ergebnis habe von der Schulenburg mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen gedroht. (Tagesspiegel 25.2.2009).

Die Orientierung auf die Hersteller als die allein Schuldigen deckt sich mit der Orientierung, wie sie Bahnchef Mehdorn seit Juli 2008 (ICE-Achsbruch in Köln) vorgab und wie sie weitgehend von Bahnchef Grube übernommen wurde. Den Hintergrund bilden dazu Großaufträge der Bahn, vor allem der Großauftrag für das 5-Milliarden-Projekt ICX (Ersatz für die IC-Garnituren). Auf diese Weise lässt sich das ICX-Angebot, das vor allem Siemens - und in Teilbereichen Bombardier - abzuliefern haben, nochmals drücken.

Wer beurteilt denn da?

Ein derart mit den Interessen der Konzernspitze konformer Bericht lässt aufhorchen. Spätestens hier stellt sich die Frage nach dem Charakter der Kanzlei Gleiss Lutz, die den 60-Seiten-Bericht erstellte. Es handelt sich um ein Büro mit 250 Anwälten, verteilt

auf acht Städte in Europa und mit einem - für eine Kanzlei - extrem hohen Umsatz von 109 Millionen Euro. Die Kanzlei rühmt sich, für mehr als zwei Drittel der DAX-Konzerne aktiv zu sein. Und: Gleiss Lutz ist nach eigenen Angaben auf das "M&A-Business", auf Unternehmensübernahmen und Zusammenschlüsse, spezialisiert - also beispielsweise für eine bald wieder anstehende Privatisierung der Bahn. Es wäre nicht die erste Hilfestellung für die DB AG. Der für Lutz Gleiss aktive ehemalige Justizminister Rupert Scholz warf sich noch im März 2009 - auf dem Höhepunkt der Bahn-Spitzelaffäre - für den Konzern ins Zeug und unterstrich, dass die Bahn "durch Hartmut Mehdorn glänzend geführt" werde (Tagesspiegel 25.2.2010).

Interessant ist auch das Timing des Berichts. Die Bundstagsabgeordneten erhielten den Bericht am Dienstag, dem 23.2. - einen Tag vor der Sitzung des Verkehrsausschusses mit dem Tagesordnungspunkt S-Bahn Berlin - überstellt. Der "Spiegel" zitierte bereits tags davor (22.2.) aus dem Bericht wörtlich - der Redaktion dieses Blattes lag der Bereich also bereits am Freitag, dem 19. Februar vor. Als der Verkehrsausschuss am 24. 2. tagte, waren die DB AG-internen Entscheidungen bereits gefallen: Danach soll die S-Bahn in die DB Regio integriert - und die zwischengeschaltete DB Stadtverkehr - ausgeschaltet werden. Das heißt, dass hier ein trickreich abgestimmtes Spiel gespielt und der Bundestag an der Nase herumgeführt wird.

Lieferanten als Kontrolleure

Der Bericht nennt als Verantwortliche neben Bombardier als Lieferanten für die S-Bahn-Garnituren auch die "Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH (RAFIL)" für die gelieferten Räder und Radsatzwellen (S. 14). Dezent verschweigt die Kanzlei Gleiss Lutz entscheidende Zusammenhänge. Tatsächlich war die Ilsenburg GmbH oder RAFIL nur bis 1991 ein unabhängiges Unternehmen. Damals wurde dieses Unternehmen von dem in der BRD führenden Radsatzhersteller VSG Vereinigte Schmiedewerke GmbH in Bochum übernommen.

Dieses Unternehmen, das die Eschede-Räder entwickelt hatte, wurde nach der Eschede-Eisenbahnkatastrophe von der Georgsmarienhütte übernommen, wobei es zugleich sinnigerweise eine Namensänderung in "Bochumer Verein" gab. Die Georgsmarienhütte wiederum gehört Jürgen Großmann - zu 100 Prozent und als privater Besitz. Jürgen R. Großmann ist im Hauptberuf Vorstandsvorsitzender des Energiekonzerns RWE. Er ist Euro-Milliardär und einer der Reichsten im Lande.

Schließlich - und hier wird es brisant - ist Großmann seit geraumer Zeit Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG.

Das heißt: Der Privateigentümer der zwei in Europa führenden Radsatz- und Radwellenhersteller Bochumer Verein und RAFIL, die beide zugleich Haupt- und Hoflieferanten der DB AG und der S-Bahn Berlin sind, "kontrolliert" die DB AG. Während die Bahn AG und die S-Bahn Berlin GmbH Interesse an dauerfesten Radsatz-

wellen und an preisgünstig zu beziehenden Radsatzwellen haben müssen, sind die Interessen beim Eigentümer der genannten Radsatzwellen-Firmen und beim Controller der DB AG Großmann deutlich anders gewichtet. Ihm kann es "nur" darum gehen, dass seine Unternehmen weiter Hauptlieferant der DB AG bleiben. Nicht unrecht kann ihm sein, wenn zu überhöhten Preisen geliefert wird. Und wenn dabei gelegentlich Produkte in suboptimaler Qualität geliefert werden, dann ist das solange nicht geschäftsschädigend, wie man daran verdient und wie das nicht öffentlich ruchbar wird..

Großmann ist äußerst gut "vernetzt", wie man heutzutage sagt. Als er 2007 in New York von der Gesellschaft "Atlantik-Brücke" den Vernon A. Walters Award erhielt, hielt der Ex-Kanzler Schröder die Hauptrede; es sprach auch der niedersächsische MP Christian Wulf. Zu den Gästen zählte Josef Fischer, der Ex-Außenminister, der damalige sächsische MP Biedenkopf und der Ex-Innenminister Otto Schily (Bericht in der GM-Hütte Betriebszeitung "Glück auf!" 2/2007). Im Rahmen der aktuellen Debatten um eine Laufzeitverlängerung der Atomkraftwerke ist Großmann als RWE-Chef wiederum ein wichtiger "Gesprächspartner" der Bundeskanzlerin und des Wirtschaftsministers.

Und im Aufsichtsrat der Bahn sitzt Großmann ja nicht als irgendwer – er sitzt als Vertreter der Arbeitgeberseite, also des Bundes, in diesem Gremium "Eigentlich" hat der Bund als 100-prozentiger Eigentümer der DB AG Anspruch auf 50 Prozent der Aufsichtsratsitze – und faktisch auf die Bestellung des Aufsichtsratsvorsitzenden, der gegebenenfalls mit doppeltem Stimmrecht dort wirkt. Jeder normale Eigentümer nimmt dieses Recht voll in Anspruch. Doch der Bund ist so großzügig, Leute wie Großmann mit den beschriebenen Spezialinteressen in dieses wichtige Gremium zu berufen.

S-Bahn zurück zu DB AG - der falsche Weg

Wenn jetzt die DB AG ankündigt, sie wolle die S-Bahn Berlin "besser kontrollieren" und diese deshalb in die Tochter DB Regio integrieren, dann ist das definitiv der falsche Weg.

Eine Bahn, die auch unter Grube auf dem Weg an die Börse ist, wird eine integrierte S-Bahn Berlin über kurz und lang ebenso behandeln, wie sie sie behandelte seit 2002, just seit dem Beschluss zum Bahnbörsengang. Vor allem wird eine S-Bahn-Berlin auf diese Weise mitprivatisiert werden. Dabei lebt die S-Bahn in erster Linie von Bundesmitteln - den Regionalisierungsgeldern (die an die Länder Berlin und Brandenburg und von dort zur S-Bahn gehen). Im Zeitraum 1994 bis 2008 wurden 90 Kilometer S-Bahn-Trassen neu aufgebaut. Dafür wurden 2,2 Milliarden Euro investiert – 1,6 Milliarden waren Bundesmittel. Im Fall einer (Teil-) Privatisierung werden die privaten "Investoren" von diesen Investitionen aus Steuergeldern profitieren.

Alternatives Sechs-Punkte-Programm

Ein alternatives Konzept für die Berliner S-Bahn, das die Interessen der Fahrgäste und der Beschäftigten –

Großmann/Leidig

In einer Presseerklärung vom 24.2.2010 hatte ich auf den im Artikel beschriebenen fatalen Zusammenhang zwischen Jürgen Großmann als Eigentümer des Lieferanten der S-Bahn-Räder und Radsatzwellen und Jürgen Großmann als Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG verwiesen.

Am 6. Februar 2010 antwortete die "Leitung Unternehmenskommunikation" der Georgsmarienhütte (letztere gehört Großmann; die GM-Hütte wiederum kontrolliert den Hersteller der S-Bahn-Räder und Radsatzwellen RAFIL):

"Dr. Großmann hat im (...) Zusammenhang mit seiner Wahl in den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG die Liefer- und Leistungsbeziehungen der verschiedenen Unternehmen der Georgsmarienhütte Gruppe im Detail offen gelegt. Diese (...) Beziehungen sind im Geschäftsbericht der (...) Bahn auch aufgeführt. Für den Fall des Auftretens eines konkreten Interessenskonflikts hat Dr. Großmann (...) nicht nur sofortige Information, sondern auch die Stimmenthaltung (...) angekündigt."

Dazu ist anzumerken: Es geht nicht um einzelne AR-Entscheidungen – die gesamte Konstruktion eines Bahn-Aufsichtsrats, der aus eigenen Unternehmen der Bahn zuliefert, dokumentiert einen antagonistischen Interessenskonflikt. Es geht dabei um hohe Summen – laut Geschäftsbericht 2007 lieferte die GM-Hütte 2006 für 52,4 Millionen und 2007 für 57,2 Millionen Euro Produkte an die DB AG bzw. sie erbrachte entsprechende Dienstleistungen (DB AG Geschäftsbericht Bericht S. 219).

Dieser Konflikt ist sehr einfach aufzulösen. Indem Herr Großmann den Aufsichtsrat umgehend verlässt bzw. vom Eigentümer Bund abberufen wird.

Sabine Leidig

und selbstverständlich die Sicherheit im Schienenverkehr – ins Zentrum stellt, könnte aus den folgenden sechs Punkten bestehen:

Erstens der sofortigen Aufhebung der Beherrschungsverträge zwischen DB AG, DB Regio, DB Stadtverkehr und S-Bahn Berlin. Tatsächlich ist die S-Bahn-Misere zumindest in starkem Maß darauf zurückzuführen, dass in großem Maßstab Steuergelder (Regionalisierungsgelder) systematisch in Richtung DB Mutterkonzern zur Unterstützung des Börsengang-Kurses transferiert wurden.

Zweitens die Neufassung und Neuverhandlung des Vertrags zwischen dem Land Berlin und der DB AG zum Betreiben der S-Bahn. In einem solchen Vertrag muss die S-Bahn unzweideutig dem Gemeinwohl verpflichtet und festgelegt sein, dass die Einnahmen der S-Bahn im Unternehmen S-Bahn verbleiben. Im Rahmen dieser Neuverhandlung muss eine Lösung für

die technische Misere gefunden werden. Dabei muss die DB AG finanziell dafür gerade stehen, dass in ihrer Verantwortung der rechnerische Niedergang der S-Bahn Berlin erfolgte..

Drittens eine Prüfung, inwieweit bei der S-Bahn Berlin nicht auch der Fahrweg Teil des Unternehmens sein muss. Dazu müsste der Fahrweg aus der DB Netz AG herausgelöst werden. Da dieser Fahrweg rein technisch gesehen einmalig in Deutschland (wenn nicht im Weltmaßstab) ist – mit einem speziellen Strom- und Sicherungssystem – ist eine solche Herauslösung auch rein technisch gesehen vorstellbar. Generell gilt: Überall dort, wo Fahrweg und Betrieb eine Einheit bilden, ist die Bilanz deutlich besser als bei einer Trennung von Fahrweg und Betrieb durch unterschiedliche Unternehmenseinheiten. Dies trifft zu auf die Usedomer Bäderbahn, auf die Karlsruher Verkehrsbetriebe mit ihrem weit in den Schwarzwald reichenden Netz und auf die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Viertens die Prüfung eines Modells, bei dem das Land Berlin an der S-Bahn-GmbH substantiell beteiligt wird. Hier böte sich an, dass an einer solchen Gesellschaft das Land (möglicherweise

vertreten durch die BVG) und die DB AG jeweils zu 50 Prozent an der S-Bahn-Berlin beteiligt sind. Ergänzend sollte geprüft werden, inwieweit die S-Bahn-Berlin (und ggfs. die Hochbahn Hamburg) ganz aus dem Verbund DB AG herausgelöst und in eine Gesellschaft des öffentlichen Rechts, kontrolliert allein vom Bund, überführt werden könnte (Modell von Pro Bahn Berlin-Brandenburg).

Fünftens die Wiedereröffnung der in den letzten Jahren geschlossenen Instandhaltungseinrichtungen und – vor allem – die Wiederherstellung der vollen Funktionsfähigkeit derselben. Das heißt, dass auch das entsprechende – in Quantität und Qualität – ausreichende Personal bereit gestellt wird. Angesichts des großen "inneren Arbeitsmarktes" in der DB AG (viele Bahner und Bahnerinnen sind ohne Beschäftigung) muss Wert darauf gelegt werden, dass das zusätzliche Personal in erster Linie aus diesem Personal gewonnen wird, gegebenenfalls durch Umschulungen.

Sechstens die Aufstockung der S-Bahn-Beschäftigten nach dem Grundsatz, dass optimaler Service und ein ausreichender Sicherheitsstandard in den Bahnen und auf den Bahnhöfen dadurch gewährleistet wird, dass Menschen – S-Bahn-Beschäftigte – vor Ort und in den Zügen präsent sind. Oder, wie es der Chef der überaus erfolgreichen Usedomer Bäder-Bahn in dem Film "Bahn unterm Hammer" formulierte: "Bei uns werden Sie keinen Automaten finden. Überall bedienen Menschen Menschen."

Sabine Leidig ist verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag, Winfried Wolf ist Verkehrsexperte, aktiv im Bündnis Bahn für Alle und wissenschaftlicher Mitarbeiter im MdB-Büro Leidig.

Der Global player-Wahn der Bahn

Zur beabsichtigten Übernahme von Arriva durch die DB AG

Sabine Leidig

Die Deutsche Bahn AG plant den Kauf des britischen Verkehrsunternehmens Arriva. Kommt der Deal zustande, dann handelt es sich um den größten Aufkauf seit Gründung der DB AG Anfang 1994. Einschließlich der zu übernehmenden Schulden wird die DB AG für den Aufkauf rund 2,5 bis 2,8 Milliarden Euro ausgeben – mehr als im Fall des Zukaufs von Stinnes-Schenker (2 Mrd. Euro) oder im Fall der Übernahme von Bax Global (800 Mio Euro).

Das Projekt ist in viererlei Hinsicht zu kritisieren:

Erstens. Die Schuldenlast des Unternehmens, die aktuell bereits bei 15 Milliarden Euro liegt, erhöht sich massiv auf dann rund 17,5 Milliarden Euro (oder 36 Mrd. DM). Die DB AG war 1994 gebildet worden mit dem Ziel, ein nunmehr schuldenfreies Unternehmen zu haben. Zuvor waren die aufgelaufenen Schulden der westdeutschen und der ostdeutschen Staatsbahnen in den Sonderfonds BEV (Bundeseisenbahnvermögen) überführt und später insgesamt den öffentlichen Schulden zugerechnet worden. Zum Vergleich: Die Bundesbahn hatte im Zeitraum 1949 bis 1990 eine Gesamtverschuldung von rund 45 Milliarden DM (oder rund 23 Mrd. Euro) aufgetürmt.

Die DB AG hat in jüngerer Zeit – seit 2008 – wiederholt erklärt, vorrangiges Ziel sei es, die Verschuldung wieder abzubauen. Jetzt erfolgt das Gegenteil – man nähert sich einem neuen Rekordstand.

Zweitens. Bahnchef Grube verfolgt wie zuvor Mehdorn das global player-Modell. Beide – und übrigens auch der Verkehrsminister – sind nachgerade in einem militärstrategischen Denken verfangen. Mehdorn äußerte einmal vor Belegschaftsvertretern – anlässlich des Kaufs von EWS (der English Welsh Scottish Railways): „Dieses Mal werden wir den Gegner (Frankreich) von hinten angreifen“ – durch den Eurotunnel, für den EWS eine Konzession hat. Beim Arriva-Kauf heißt es, es sei – so Bundesverkehrsminister Ramsauer – erforderlich, der französischen SNCF vorzuzukommen, sonst sei die DB AG „von feindlichen Konkurrenten umzingelt“.

Wir sehen zwar eine gewisse Logik zwischen Bahnreform (1994), dem angestrebten Bahnbörsengang und der global-player-Manie. Doch wir bleiben dabei: Das ist der falsche Weg. Auf diese Weise kommt es zu einer Kannibalisierung des europäischen Schienenverkehrs. Wir fordern eine Kooperation der europäischen Bahnen anstelle einer verschärften Konkurrenz auf dem Rücken der Fahrgäste und auf Kosten der Sicherheit.

Die Post ist hier in vielerlei Hinsicht ein unrühmliches Vorbild: Sie expandiert seit ihrer weitgehenden Privatisierung aggressiv nach außen; arbeitet als Logistiker für den Irak-Krieg. Gleichzeitig schließt sie alle Postämter im Inland, reduziert die Briefkästen radikal und will demnächst auch Samstags keine Briefzustellung mehr betreiben. So ganz nebenbei fuhr die Post allein im US-Geschäft, das sie inzwischen weitgehend aufgeben musste, Verluste in Milliardenhöhe ein.

Drittens. Die DB AG steht vor enormen Aufgaben im eigenen angestammten Bereich: Das Streckennetz ist marode. Gleichzeitig wurde es allein seit 1995 um mehr als 8000 km gekappt. Der Ersatz der IC-Garnituren ist überfällig. Bei der Hälfte der ICE-Garnituren müssen die Radsätze ausgetauscht werden. Von dem aktuellen Desaster mit dem Verlust einer ICE-Tür bei Tempo 250 km/h ganz zu schweigen.

Bleiben wir beim Thema Radsätze: Die enorm kurzen Intervalle für die inzwischen alle 15.000 km bzw. alle 30.000 km erforderlichen Ultraschallprüfungen kosten jährlich hohe Beträge im dreistelligen Millionen Euro-Bereich. Dennoch argumentiert die Bahn, dass sie die erforderlichen Radsätze erst bis Ende 2012 oder gar erst in Gänze 2013 ausgetauscht haben wird. Die Behauptung, früher wären diese Achsen und Räder nicht lieferbar, ist nicht nachvollziehbar.

Es ist ganz offensichtlich auch eine Frage des Geldes – das nun für den Zukauf von Arriva und nicht für ein Sonderprogramm zum schnellen Austausch der ICE-Radsätze ausgegeben werden soll.

Viertens. Arriva ist eben nicht nur ein großer privater Bahnbetreiber. Arriva ist zugleich das größte europäische Busunternehmen – in einigen Ländern, so in Großbritannien, mit einem Bus-Fernverkehrs-Linien-Verkehr. Die Bundesregierung hat laut Koalitionsvertrag vor, noch in dieser Legislaturperiode das Personenbeförderungsgesetz so zu verändern, dass flächendeckende Buslinien-Verkehre erlaubt werden – auch in direkter Konkurrenz zur Bahn. Das wird für den Schienenverkehr eine ruinöse Angelegenheit, da die Verkehrsmarktordnung derart verzerrt ist, dass Busse Verbindungen zu 30 bis 70 Prozent günstiger als die Bahn anbieten werden.

Es ist keineswegs ein Widerspruch, wenn nun die DB AG selbst in den Busverkehr in großem Maßstab einsteigt. Die Bahnoberen, von denen ja kein einziger aus dem Bereich der Bahn kommt und wo der neue Aufsichtsratsvorsitzende ja sogar sagt, von der Bahn keine Ahnung zu haben, werden selbst mitmachen, den Schienenverkehr zu zerstören – so wie der Bahnbörsengang ja bereits eine Unternehmung zur Zerstörung der Schiene ist.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Heidrun Bluhm, Herbert Behrens, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, Karin Binder, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Den Schienenverkehr als sichere Verkehrsform erhalten und stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Bundestag stellt fest:

1. Der Schienenverkehr ist nicht nur eine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsart. Er genießt auch zu Recht den Ruf, ein besonders sicheres Verkehrsmittel zu sein.

2. Dieser gute Ruf hat in jüngerer Zeit in allen drei Bereichen – im Personennahverkehr, im Personenfernverkehr und im Schienengüterverkehr – erheblichen Schaden genommen. Es ereigneten sich schwere Unfälle mit Toten und Verletzten bzw. mit hohen Sachschäden. Es kam zu erheblichen Beeinträchtigungen des fahrplanmäßigen Einsatzes von Schienenfahrzeugen aufgrund von sicherheitsrelevanten Mängeln an Schienenfahrzeugen.

3. Eine wesentliche Ursache dafür war, dass die Deutsche Bahn AG im Hinblick auf den angestrebten Börsengang alle Konzernbereiche – und damit letztlich auch die Sicherheit im Schienenverkehr – den Renditevorgaben des Vorstands mit Billigung des Aufsichtsrates untergeordnet hat.

4. Mehr als hundert Jahren lang ging man davon aus, dass die entscheidenden Bauteile, Räder (Radscheiben) und Achsen (Radsatzwellen) - die Radsätze - für den gesamten Zeitraum des erwarteten Einsatzes der Fahrzeuge von 25 bis 30 Jahren betriebssicher sein würden. Sie sollten den Belastungen, die in diesem gesamten Zeitraum zu erwarten sein würden, standhalten und darüber hinaus über ein ergänzendes Sicherheitspotential verfügen. In diesem Sinne wurden Standards und Normen berechnet. Nach diesen Standards und Normen wurden diese Teile ausgelegt. Spätestens seit dem Bruch einer ICE-Radsatzwelle am 9. Juli 2008 in Köln scheint eine solche Betriebssicherheit der überwiegend verbauten Radsätze nicht mehr gegeben. Anfang 2010 konstatierte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, dass bei rund der Hälfte der ICE-Garnituren alle Radsatzwellen ausgewechselt werden müssen - nach rund einem Drittel, teilweise nur einem Viertel der erwarteten Einsatzzeit. Bis zum Austausch der Radsatzwellen, der sich nach Angaben der Bahn bis in das Jahr 2013 hinziehen wird, müssen die Radsätze aufwendigen, in engen Rhythmen erfolgenden Ultraschallprüfungen unterzogen werden, was mit erheblichen finanziellen Belastungen verbunden ist und die Beeinträchtigungen im Fahrplan verlängert.

5. Hierzu hätte es bei einer verantwortungsbewussten Schienenverkehrspolitik nicht kommen dürfen:

Bereits bei Festlegung der damals neuen Normen EN 13103 und EN 13104 im Jahr 2003 hatte der Deutsche Industrienorm-Ausschuss Kritik geäußert. 2004 ergab eine im Auftrag des Bundesforschungsministeriums erstellte und von der Bahn und der Bahnindustrie begleitete Studie der TU Clausthal, dass die realen Belastungen, denen die Radsätze ausgesetzt sind, um bis zu einem Fünftel höher liegen als in der Norm angenommen. Schließlich gab es seit 2004 mehrere fachwissenschaftliche Veröffentlichungen, die auf die Gefahr von Radsatzwellenbrüchen und auf die Notwendigkeit neuer Normen verwiesen. Nicht zuletzt setzen die französische Staatsbahn SNCF im Fall ihres Hochgeschwindigkeitszugs TGV und die japanischen Eisenbahnbetreiber für die Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszüge deutlich stärker dimensionierte Radsatzwellen ein.

6. Im europaweiten Schienengüterverkehr ist die Liberalisierung besonders weit fortgeschritten. Die Zahl der hier operierenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) hat sich deutlich erhöht. Viele verkehren über die deutschen Landesgrenzen hinweg; viele Schienenverkehrsunternehmen aus anderen europäischen Ländern verkehren im deutschen Schienennetz. Die mit der Schienenverkehrssicherheit beauftragte deutsche Behörde hat erklärtermaßen keine Kenntnis darüber, welche Güterwagen im Einzelnen im deutschen Netz verkehren.

7. Im Zusammenhang mit der Bahnreform gab es eine weitreichende Umstrukturierung hinsichtlich der Überwachung der Sicherheit im Schienenverkehr und der Zulassung, Überprüfung und Wartung von Schienenfahrzeugen. Die hierfür verantwortliche Institution, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), griff zwar in jüngerer Zeit in drastischer Form bei EVU ein und konnte dadurch zur Aufrechterhaltung der Sicherheit im Schienenverkehr beitragen. Insgesamt kam es jedoch auch in diesem Bereich zu gravierenden Versäumnissen. Dies hängt auch damit zusammen, dass das Eisenbahn-Bundesamt strukturell unzureichend unabhängig und personell unzureichend ausgestattet ist.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. dem Thema Schienenverkehrssicherheit eine hohe Priorität einzuräumen und die von der Bahn praktizierte Relativierung von Sicherheitsstandards, durch geringer ausgelegte Dauerfestigkeit mit häufigeren Kontrollen, zu unterbinden;
2. eine regelmäßige und ausführliche Statistik über die Unfälle im Schienenverkehr, ihre Art, die Häufung spezieller Unfälle usw. zu erstellen und diese öffentlich zu machen;
3. zu veranlassen, dass die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsbehörde des Bundes entsprechend § 5 Abs. 5 Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung alle Untersuchungsberichte zu Unfällen spätestens ein Jahr nach dem gefährlichen Ereignis veröffentlicht und erste Erkenntnis bereits nach drei Monaten veröffentlicht;
4. durch geeignete Maßnahmen auf EU-Ebene dafür Sorge zu tragen, dass im stark liberalisierten Schienengüterverkehr die notwendigen Sicherheitsstandards gewährleistet werden, damit tragische Unfälle wie derjenige vom Juni 2009 in Viareggio verhindert werden;
5. auf die Deutsche Bahn AG in geeigneter Form dahingehend Einfluss zu nehmen, dass der Austausch der Radsatzwellen der ICE-Garnituren in der technisch kürzest möglichen Frist erfolgt;
6. sich auf EU-Ebene für die notwendigen Konsequenzen aus der Tatsache einzusetzen, dass die realen Belastungen im gegenwärtigen Schienenverkehr deutlich größer sind als bisher angenommen und als bisher in den für die Radsätze geltenden Normen abgebildet. Als Resultat muss es – nach entsprechenden Studien und als Ergebnis von praktischen Versuchen – zur Vereinbarung neuer Normen auf EU-Ebene – und in der Konsequenz zu stärker dimensionierten bzw. größeren Belastungen standhaltenden Radsatzwellen - kommen. Gegebenenfalls muss zur Gewährleistung einer ausreichenden Schienenverkehrssicherheit die Bundesrepublik Deutschland gemeinsam mit dem Deutschen Industrienorm-Ausschuss (DIN) solche Normen, die den tatsächlichen Belastungen gerecht werden, vereinbaren, und damit eine Vorreiter-Rolle auf EU-Ebene übernehmen;

7. offenzulegen, welche Reparatur- und Instandhaltungskapazitäten in den letzten zehn Jahren im Bereich der Deutschen Bahn AG abgebaut und in welchem Umfang Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen qualitativ und quantitativ reduziert wurden. Ein Bericht zu diesen Aspekten ist dem Verkehrsausschuss und dem Bundestag binnen sechs Monaten zur Debatte vorzulegen, sodass auf einer solchen Grundlage gegebenenfalls Maßnahmen zur Wiederherstellung der erforderlichen Sicherheitsstandards ergriffen werden können;
8. dafür Sorge zu tragen dass das Eisenbahn-Bundesamt personell deutlich aufgestockt wird, damit dieses seinen Aufgaben besser gerecht werden kann. Dabei sollten alle dem EBA obliegenden Aufgaben im Wesentlichen durch diese Behörde selbst wahrgenommen werden. Die Übertragung solcher Aufgaben an die Deutsche Bahn AG oder an private Unternehmen der Bahnindustrie ist nur in eng begrenzten Ausnahmefällen zulässig;
9. die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das Eisenbahn-Bundesamt eine deutlich veränderten Charakter erhält: Anstelle einer dem Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nachgeordneten Behörde sollte das Eisenbahn-Bundesamt einen unabhängigen, dem Bundesrechnungshof vergleichbaren Status erhalten. Nur eine solche Struktur bietet die Voraussetzung dafür, dass eine solche Institution hinsichtlich der Überwachung des Schienenverkehrs ausschließlich der Aufrechterhaltung, der Stärkung und der Verbesserung der Schienenverkehrssicherheit verpflichtet ist.

Berlin, den tt.06.10

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung:

Sicherer Schienenverkehr

"Sicherheit ist ein großer Gemeinwohlvorteil der Schiene. Das Risiko, während einer Autofahrt tödlich zu verunglücken, ist pro Person und zurückgelegten Kilometer 47-mal größer als während einer Zugfahrt. Das Verletzungsrisiko während einer Zugfahrt ist sogar 90mal geringer." Allianz pro Schiene, Fahrplan Schiene 2009-2013.

Ausfälle und Unfälle

Nahverkehr: 2000 bis 2005 waren ein Dutzend deutsche und ausländische Städte von einem Desaster mit dem Niederflur-Straßenbahn Combino schwer betroffen. Die gesamte Tram-Konstruktion erwies sich als instabil; der (deutsche) Hersteller musste mehr als eine halbe Milliarde Euro für nachträgliche Stabilisierungs- und Sanierungsarbeiten bei bereits ausgelieferten Fahrzeugen aufwenden. Das Modell wird inzwischen nicht mehr gefertigt. Es handelte sich um das weltweit am stärksten verbreitete Niederflur-Tram-Modell.

Seit Ende 2008 erlebte die Berliner S-Bahn eine Pannenserie, infolge dessen ein größerer Teil des fahrplanmäßigen Angebots ausfällt. Frühestens 2011 soll ein Normalbetrieb wieder möglich sein. Die zwei wesentlichen Ursachen für diesen auch im internationalen Vergleich einmaligen Niedergang eines zentralen ÖPNV-Verkehrsmittels sind erstens unzureichend ausgelegte – falsch berechnete - Räder und zweitens eine systematische Reduktion der Wartungsarbeiten, was wiederum die Folge eines systematischen Mittelabflusses von der S-Bahn GmbH zur Muttergesellschaft Deutsche Bahn AG ist.

Güterverkehr: Der bisher größte Unfall in diesem Schienenverkehrsbereich fand am 30. 6. 2009 in

Viareggio, Italien, statt. Bei einem mit Flüssiggas beladenen Güterwaggon eines österreichischen privaten EVU brach eine Achse; mehrere Wagen entgleisten, das Gas explodierte, 22 Menschen kamen ums Leben.

Laut Bundesregierung wurden im Zeitraum 2000 bis 2009 im Europaweiten Güterverkehr "an 15 Güterwagen Radsatzwellenbrüche" festgestellt (DS 17/702). Am 28. 5. 2009 teilte das EBA mit, davon Kenntnis zu haben, "dass der Dauerfestigkeitsnachweis gemäß EN 13103 für die Radsatzwellen der Bauarten 088 und 188 nicht für alle Wagenbauarten mit Radsatzlasten von mehr als 20 t geführt werden kann." Bericht der WAZ vom 15.6.2009 im Zusammenhang mit einem entgleisten Güterzug in Wanne-Eickel: "In Europa könnten bis zu 600.000 Achsen den schweren Lasten und den hohen Beanspruchungen nicht gewachsen sein."

Fernverkehr: Die Ursache für das bisher schwerste Unglück in der deutschen Eisenbahngeschichte, die Entgleisung eines ICE bei Eschede am 3. Juni 1998, war die Verwendung spezifischer, im ICE-1 eingesetzter Räder, die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht geeignet waren. Der Einbau dieser Räder bei der ersten Generation der ICE-Garnituren erfolgte nachträglich, ohne ausreichende Prüfverfahren und trotz Hinweisen einer mit der Schienenverkehrssicherheit befassten Abteilung der Deutschen Bahn AG auf eine mögliche Gefährdung eines sicheren Schienenverkehrs.

Nach dem ICE-Radsatzwellenbruch am 9.7.2008 in Köln schrieb das EBA: "Wäre dasselbe Ereignis bei Streckengeschwindigkeit von bis zu 300 km/h aufgetreten, hätte sich mit nicht unerheblicher Wahrscheinlichkeit eine Katastrophe wie z. B. in Eschede ereignen können." Im Untersuchungsbericht der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) der in Köln gebrochenen Radsatzwelle wird festgestellt: "Der Bruch der Welle muss spätestens beim letzten Beschleunigungsvorgang in Richtung Köln und vor der Einfahrt nach Köln Hauptbahnhof eingetreten sein" (S. 49). Demnach fuhr der ICE mit gebrochener Achse mit sehr hoher Geschwindigkeit; es war nur einem glücklichen Umstand zu verdanken, dass es erst nach der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof und nur bei Tempo 10 km/h zur Entgleisung kam. Die ICE-Achse hatte zum Zeitpunkt des Bruches erst eine Laufleistung von 2,85 Millionen km hinter sich, was einem Fünftel der erwarteten Lebensleistung entspricht.

Seit diesem Ereignis wurden mehrere neue Risse an ICE-Radsatzwellen entdeckt und zugleich rückwirkend publik gemacht, dass es zuvor bereits Brüche von ICE-Radsatzwellen gab. Ende 2009 teilte die Bundesregierung mit: "Seit dem Jahr 2000 sind dem Eisenbahn-Bundesamt 24 Radsatzwellenbrüche sowie 31 Radreifen und Radscheibenbrüche im In- und Ausland bekannt geworden." (DS 17/702).

Bahnchef Mehdorn im Januar 2009: "Unsere Experten schließen nicht mehr aus, dass wir bei der ICE-T-Flotte die Achsen austauschen müssen. (...) Entwicklung, Produktion und Austausch neuer Achsen dauern realistisch bis zu zwei Jahre." (Bild am Sonntag, 18.1.2009). Bahnchef Grube im Februar 2010: "Rund die Hälfte unserer 252 ICE-Züge ist betroffen (...) Es müssen tausende Räder und Achsen getauscht werden. (...) Die Arbeiten daran werden noch zwei bis drei Jahre dauern und zu Einschränkungen führen." (Bild vom 22.2.2010.)

Unzureichende Auslegung der Normen

In einer "Berichtigung zu DIN EN 13104:2002-02" hatte der DIN-Normen-Ausschuss gegen die Annahme der DIN 13104 gestimmt, da "diese Norm (...) in wichtigen Punkten nicht den zukünftigen Bedürfnissen (entspricht)".

Im Abschlussbericht der vom BMBF koordinierten Studie der TU Clausthal vom Dezember 2004 (BMBF-Projekt 19 / P0061) wird konstatiert, dass "Fahrzeuge im heutigen Betrieb die EN-Lasten erheblich überschreiten können". Dabei überschritten die gemessenen Höchstwerte der Spannungen die nach EN berechneten um rund 19 Prozent am Laufradansatz und um rund 17 Prozent am Treibradansatz.

Artikel in Fachzeitschriften, in denen bereits vor dem Kölner ICE-Radsatzwellenbruch auf einen absehbaren Bruch von Radsatzwellen infolge falsch berechneter Normen verwiesen wurde: Dr. Ing.

Gerhard Fischer / Prof. Dr. Vatroslav Grubisic, "Versagen von Radsatzwellen und dessen Ursachen", in: ZEVrail - Glasers Annalen - 130 (2006) 3. März 2006; Fischer/Grubisic, "Betriebsfeste Bemessung von Radsatzwellen", in: ETR – Eisenbahntechnische Revue, 55 (2006) H.3 / März 2006; Fischer/Grubisic, "Hinweise zur Dimensionierung von Radsatzwellen", in: ZEVrail – Glasers Annalen – 132 (2008) 4. April 2008.

S-Bahn Berlin: Radrisse, Radbruch und unzureichend belastbare Räder

Bei der Berliner S-Bahn gab es am 19. 9. 2003 einen Radscheiben-Riss und am 1.5. 2009 einen Radscheibenbruch. Das Eisenbahn-Bundesamt geht inzwischen davon aus, dass die Radscheiben der maßgeblichen S-Bahn-Baureihe 481 "nicht dauerhaft" sind. Das EBA erteilte 1996 die Erstzulassung für die Baureihe. Die Radreifen wurden entsprechend des vom Betreiber (der Deutschen Bahn AG) vorgegebenen Lastenheftes gefertigt.

Dauerfestigkeit

Der Bundesverkehrsminister stellte im März anlässlich eines Treffens der EU-Verkehrsminister fest, die Bahnindustrie sei durchaus in der Lage, Fahrzeuge mit „dauerfesten“ Bauteilen herzustellen, Teile, die „während der gesamten Betriebsdauer eines Fahrzeuges ohne Ermüdungserscheinungen funktionieren“. Doch „genau solche Fahrzeuge habe die DB AG nicht bestellt“. Satt dessen habe die Bahn bei ihren Bestellungen Wert darauf gelegt, dass die Bauteile „zeitfest“ seien, womit sie vor Erreichen des Endes der Betriebsdauer ausgetauscht werden müssten. Das lieferbare „dauerfeste Material“ wäre „voraussichtlich teurer geworden“. Die nur zeitfesten Materialbestellungen seien „ein Beispiel für die Börsenorientierung des Unternehmens unter Ex-Vorstand Mehdorn gewesen.“ (Frankfurter Rundschau vom 12.3.2010). im Januar 2010 präsentierten das Fraunhofer Institut und die Bahnindustrie im Rahmen eines parlamentarische Hintergrundgesprächs eine Studie, die im Fall der Radsätze anstelle einer dauerfesten Auslegung („safe life“) grundsätzlich für eine Konzeption des „schadenstoleranten Betriebs“ („damage tolerant“ argumentiert . Vorgeschlagen wird „als nationale Maßnahme auf dem Weg zu diesem Ziel, eine eigenständige Richtlinie 'Ermittlung von Inspektionsintervallen für Radsatzwellen mittels bruchmechanischer Methoden' (...) Sie liefert eine systematische Vorgehensweise zur Bewertung von Radsatzwellen hinsichtlich Ermüdungsrissenerweiterung und Bruch, woraus Inspektionsintervalle abgeleitet (...) werden können.“ (Studie „Einführung der Bruchmechanik zur Festlegung von Inspektionsintervallen für Radsatzwellen“, Fraunhofer IWM, LBF und IZFP). Es handelt sich um ein Plädoyer zur Fortsetzung des seit rund einem Jahrzehnts eingeschlagenen Wegs bei verbesserter Kontrolltätigkeit. Eines der beteiligten Institute, das Fraunhofer Institut in Saarbrücken (IZFP) entwickelt und fertigt selbst Ultraschallprüfanlagen.

Liberalisierter Güterverkehr

Am 10. Juli 2007 erließ das Eisenbahn-Bundesamt eine "Allgemeinverfügung" unter Bezug auf "Instandhaltung von Radsätzen an Güterwagen" und zur "Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs", die sich an alle EVUs mit Schienengüterverkehr richtete. Darin heißt es: "Der potentielle Adressatenkreis dieser Anordnung ist groß, aber nach abstrakten Merkmalen hinreichend bestimmbar. Nicht alle Adressaten sind dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt oder für das Eisenbahn-Bundesamt auch nur zu ermitteln, sodass eine vorherige Anhörung untunlich erscheint."

Im Fall des Güterverkehrsunfalls vom 30.6.2009 in Viareggio befand sich der entgleiste Waggon im Eigentum des privaten Schienenverkehrsunternehmen GATX Rail Europe mit Sitz in Wien. Der Waggon wurde 2004 im GATX Rail Europe-Werk gefertigt bzw. zusammengesetzt („assembliert“); offensichtlich bestand ein Radsatz von vornherein aus einer Achse, die 1974 in Babelsberg, in der ehemaligen DDR gefertigt worden war. Der Waggon wurde in Deutschland registriert und vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassen. GATX Rail Europe vermietete den Waggon darauf an die italienische Firma FS Logistica S.p.A., ein Tochterunternehmen der Staatsbahn Ferrovie dello stato (FS). Im November 2008 wurde bei diesem Waggon der Radsatz in der Werkstätte in Jungenthal Deutschland, einem GATX Rail Europe-Tochterunternehmen „vollständig überholt" und mit Ultraschall und Magnetspulver überprüft. Das genannte Werk in Jungenthal ist durch die Deutsche Bahn AG zertifiziert, diese Arbeiten an den Radsätzen auszuführen. Der Bruch dieser Achse gilt als ursächlich für das Viareggio-Unglück. GATX Rail Europe stellte dazu fest: „In Europa gibt es keiner verbindlichen Alterslimits für Achsen oder Radsätze, von denen diese ein Teil sind.“ (GATX Rail

Europe-Erklärung vom 3.7.2009).

Unfalluntersuchung

Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) ist nach Eisenbahn-Unfalluntersuchungs-verordnung (EUV) dazu verpflichtet, die Untersuchungsberichte spätestens nach einem Jahr zu veröffentlichen. Der letzte Bericht wurde im November 2006 veröffentlicht. Weitere - aber nur sehr knappe - Informationen finden sich lediglich in den Jahresberichten. Zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit ist es aber notwendig, dass schnell die Konsequenzen aus Unfällen gezogen werden können. Deswegen ist nach drei Monaten ein erster Bericht erforderlich.

Abbau von Wartung / Fahrzeuge in sicherheitstechnisch kritischem Zustand

Bei der S-Bahn Berlin GmbH wurden seit 2005 rund 40 Prozent des Werkstattpersonals abgebaut. Die wichtigsten entsprechenden "Sanierungsprogramme" der Bahn, insbesondere das Qualify & Qualify-Plus-Portfolio, wurden vom Aufsichtsrat des Konzerns DB AG abgesegnet (Bundestagsdrucksache 16/14029).

Auszug aus der ARD-Sendung "Kontraste" vom 14.1.2010: "Tatsächlich sind die ständigen Verspätungen oft auf mangelnde Wartung zurückzuführen. Wir haben Belege dafür, dass ICE-Züge teils mit defekten und deshalb ausgeschalteten Bremsen über die Schienen rollten (...) Uns wird ein Schadensprotokoll des verspäteten ICE (ICE 890 nach Hamburg Altona) zugespielt. Es belegt: An einem Waggon wurde eine Druckluftbremse wegen eines Bremsscheibenrisses ausgeschaltet. Eine von mehreren Bremsen des Zuges. Mit diesem Schaden fährt der ICE schon knapp zwei Wochen (...) ICE-Lokführer (nachgesprochen): 'Nicht auszudenken, wenn bei Hochgeschwindigkeit eine solche Bremsscheibe (...) komplett reißt oder bricht. (...) Das kann im schlimmsten Fall dazu führen, dass der Zug aus der Spur gehobelt wird und entgleist.' Kein Einzelfall, erfahren wir im Laufe unserer Recherchen. Was sagt (...) das Bundesverkehrsministerium dazu? (...) Klaus Dieter-Scheurle (CDU), Staatssekretär Bundesverkehrsministerium: 'Dem wird (...) Rechnung getragen dadurch, dass eben die Geschwindigkeit vermindert wird, sodass die Sicherheit wieder eingehalten werden kann.' Statt die Bremsen instand zu halten, wird einfach das Tempo etwas gedrosselt. Fragwürdige Sicherheit."

Rechtliche Situation

Nach EU-Recht haben die Mitgliedstaaten zwar Sorge dafür zu tragen, dass die Eisenbahnsicherheit gewährleistet wird (Artikel 4, Abs. 1 RL 200/49/EG). Die Haftung für den sicheren Betrieb wird aber den Fahrwegbetreibern und den EVU auferlegt. Es „haftet jeder Fahrwegbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für den ihn betreffenden Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten.“ (ebd., Abs. 3). Eine grundlegende Überwälzung der kompletten Haftung von den EVU auf die Hersteller der Schienenfahrzeuge, wie derzeit von einigen Seiten gefordert, ist EU-rechtlich somit nicht zulässig. Denn in Abs. 4 wird ausdrücklich festgelegt, dass sich „die Verantwortung jedes Herstellers, jedes Zulieferers von Wartungsmaterial, jedes Wagenhalters, jedes Dienstleistungsanbieters und jeder Beschaffungsstelle dafür, dass die von ihnen gelieferten Fahrzeuge, Anlagen, Zubehörteile und Materialien sowie die Dienstleistungen“ darauf beschränkt, dass sie „den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder Fahrwegbetreiber im Betrieb sicher eingesetzt werden können.“

C Flugverkehr

Ein erheblicher Teil der Treibhausgase ist dem Flugverkehr zuzurechnen. Es handelt sich auch um den Bereich mit Schadstoffemissionen, der die größten Wachstumsraten aufweist. Dennoch wird der Flugverkehr weiter massiv gefördert, elementare Forderungen wie die Einführung einer Kerosinsteuer, wie sie auch Horst Köhler in seinen letzten Tagen als Bundespräsident forderte, sind für die Bundesregierung tabu. Zu groß ist der Druck der Flugverkehrs- und Flugzeugbau-Lobby.

Mehr noch: Wie von der Regierung bereits in der Koalitionsvereinbarung angekündigt, sollen jetzt in Deutschland die Nachtflüge deutlich ausgeweitet werden, indem die Definition von "Nachruhe" im Sinne der Kerosinlobby verändert oder der Begriff ganz aus Gesetzestexten gestrichen wird.

Dabei liegt jetzt erstmals eine umfassende Studie vor, die belegt: Menschen im Umfeld großer Flughäfen sind von einzelnen schweren Krankheiten deutlich stärker betroffen als Menschen, die fernab eines Airports leben.

Unter den Lärmteppich gekehrt

Gesundheit versus Wirtschaftlichkeit - Die Bundesregierung will Nachtflüge auf deutschen Flughäfen erleichtern

Tanja Girod, wissenschaftliche Mitarbeiterin im Büro Herbert Behrens

Die FDP verkündete schon während der Koalitionsverhandlungen: "Zur Sicherung des Luftverkehrstandortes Deutschland wollen wir u.a. international wettbewerbsfähige Betriebszeiten ermöglichen." Nun wird dieses wirtschaftspolitische Ziel in die Tat umgesetzt. Noch vor der Sommerpause 2010 soll das Luftverkehrsgesetz „präzisiert“ werden. Außerdem will die Koalition sich „für einen koordinierten Ausbau der Flughafeninfrastruktur“ einsetzen und die Kapazitätsentwicklung der Flughäfen "sicherstellen".

Im Klartext bedeutet das, dass der Begriff der Nachruhe aus dem Gesetzestext gestrichen werden soll. Dabei geht es um die für den Frachtverkehr besonders lukrativen „Nachtrandzeiten“. Von 22-24 Uhr und von 05-06Uhr, wenn Anwohner ruhig einschlafen und aufwachen können sollten.

Als Begründung für diesen Anschlag auf die Nachruhe der Bürger dient das Argument, dass der Exportweltmeister Deutschland seine internationalen Drehkreuze nicht von den globalen Passagier- und Warenströmen isolieren dürfe und auch in Zukunft "bedarfsgerechte Betriebszeiten" braucht. (Deutsche Lufthansa Politikerbrief vom November 2009). Die Frage ist nur, um welchen Bedarf es sich eigentlich handelt. Die schwarz-gelbe Zukunftsversion deckt sich auffällig mit den Forderungen des Verbands deutscher Flughafenbetreiber. Auch Fraport-Chef Schulte fordert deckungsgleich von der Bundesregierung eine gesetzliche Regelung für Nachtflüge. Der Gesetzgeber müsse konkret festlegen, „welche Bedeutung das Ruhebedürfnis der Bevölkerung im Vergleich zu international wettbewerbsfähigen Betriebszeiten“ habe. Im Koalitionsvertrag wird jedenfalls eindeutig Wirtschaftsinteresse über Gesundheitsschutz gestellt.

Bisher war die Nachruhe der Anwohner durch Gerichtsentscheide geschützt. Folgt man wissenschaftlichen Studien, so war dieser Schutz noch nicht einmal ausreichend. Die neuesten Lärmforschungen, aus denen Professor Greiser lediglich die offensichtlichsten Schlüsse zieht, sagen aus, dass vor allem nächtlicher Lärm tatsächlich krank macht (siehe getrennter Beitrag).

Zum Glück heißt das jedoch nicht, dass alle Anwohner von Flughäfen ab Mitte Juli umziehen müssen. Sie sind durch bereits ausgehandelte Lärmkompromisse solange geschützt, bis diese vor den Gerichten – auf Grundlage des neuen Luftverkehrsgesetzes- neu entschieden werden.

Schon am 25. Juni 2002 wurde eine EU-Umgebungs-lärmrichtlinie verabschiedet. Sie wird in den verschiedenen Bundesländern unterschiedlich schnell umgesetzt. In schwarz regierten, wie etwa im Hessen des Roland Koch dauert das etwas länger als anderswo. Die Umsetzung der Lärmumgebungsrichtlinie beinhaltet unter anderem die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten, Berichte und eine umfassende Überprüfung aller bisherigen Maßnahmen.

Eine Kombination von Gesundheitsmonitoring und zügiger Umsetzung der EU-Richtlinie könnte die Anwohner ausreichend schützen-. Dazu wäre allerdings der politische Wille notwendig.

Das im Jahr 2007 verabschiedete deutsche Fluglärmschutzgesetz reicht für einen umfassenden Schutz nicht aus. Es definiert einen gesetzlich festgelegten Handlungsspielraum. So wurden bisher 470 Millionen Euro in passive Schallschutzmaßnahmen investiert. Zur Erfüllung der Vorgaben des neuen Fluglärmschutzgesetzes werden die Flughäfen in den nächsten Jahren weitere 400 bis 600 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen aufwenden. Das reicht jedoch für eine genügende Kompensation nicht aus.

Der Widerstand der Bürger gegen Fluglärm findet vor allem auf drei Ebenen statt:

1. vor Gericht
2. innerhalb der betroffenen Kommunen und
3. durch zivilen Ungehorsam.

Wie Gerichte und kommunalen Entscheidungsträger sowie die Flughafenbetreiber mit dem Widerstand der Anwohner unter neuen gesetzlichen Vorgaben umgehen werden, wird sich zeigen. Der Bundestag entscheidet noch vor der Sommerpause über das neue Gesetz. Die Linke wird gegen die geplanten „Konkretisierungen“ stimmen.

Fluglärm belastet Millionen - Nachtfluglärm macht krank

Eine neue umfassende Studie dokumentiert massive Gesundheitsschäden durch Fluglärm

Tanja Girod

Lärmforschung ist eigentlich eine seriöse wissenschaftliche Disziplin. Allerdings hat im Verlauf des letzten Jahres ein Mann für Kontroversen gesorgt, die eher Boulevardniveau haben. Die Flughafenlobby sah sich von dem Epidemiologen Prof. Eberhard Greiser und seinen Forschungsergebnissen derart bedroht, dass sie eine Bilderbuchmedienkampagne lostrat, um seine Person und seine Methodik in Frage zu stellen.

Für Prof. Greiser keine neue Erfahrung. Er hat in der Vergangenheit schon einmal an einer politisch umstrittenen Studie mitgearbeitet. Als Direktor des Bremer Krebsregisters war er Mitautor einer der epidemiologischen Bewertungen des Abschlussberichtes der sogenannten KiKK-Studie. Es ging dabei um die Frage, ob man ursächlich feststellen kann, dass der Wohnort eines unter fünf Jahre alten Kindes in der unmittelbaren Umgebung eines Kernkraftwerkes eine Leukämieerkrankung begründet oder nicht.

Diese Studie streifte den Grenzbereich zur Weltanschauung. Der Auftraggeber der Studie, das Bundesamts für Strahlenschutz, behauptet bis heute, man könne dort zwar erkranken, aber weil alle Grenzwerte eingehalten werden und keine radioaktiven Emissionen austreten, sei das Kernkraftwerk nicht der eindeutige Verursacher. Damit greift weder das Vorsorgeprinzip des Staates, noch können die Betreiber verantwortlich gemacht werden.

Heute macht Professor Greiser wieder Schlagzeilen im Fachbereich Epidemiologie. Sein aktuelles Forschungsvorhaben: eine Fall-Kontroll-Studie zu gesundheitlichen Risiken in der Umgebung eines größeren deutschen Flughäfen (Köln-Bonn). Ein erster Ergebnisbericht ist auf der Homepage des Umweltbundesamtes abrufbar (www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/dateien/3153.htm).

Die Frage, ob Fluglärm krank macht, ist im politischen Raum mindestens ebenso umstritten. Folgt man Prof. Greisers neuesten Untersuchungen, kann man in absehbarer Zeit die Profitgier der Luftfahrtindustrie in Schlaganfalltoten angeben und nicht nur in Umsatz- und Beschäftigungszahlen.

Im Unterschied zum für einige Beobachter mysteriösen Strahlen eines Atomkraftwerks ist der Lärmemittent Flughafen nicht nur deutlich zu hören und seine Wirkung kann durch Regulierung der Flüge beschränkt werden.

Bereits 1972 wurden die ersten epidemiologische Studien veröffentlicht, die einen Zusammenhang zwischen Fluglärm und Herz-Kreislaufkrankungen nahe

legten. In den letzten Jahren haben verschiedene Forschungen diesen Anfangsverdacht weiter untermauert. Man kann heute sicher sagen, dass nächtlicher Fluglärm, abhängig von seiner Stärke und ab einem Dauerschallpegel von 35 dB(A) aufwärts, das Risiko für krankhaften Bluthochdruck erhöht. Wenn man den Ausgangswert um 10 dB (A) erhöht, wächst das Risiko einer Erkrankung bereits deutlich – laut Studie genau um 14.1 Prozent. Schon 2006 hatte eine Studie des Umweltbundesamtes ergeben, dass im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn vor allem nächtlicher Fluglärm zu einer Erhöhung der Verschreibung von Kreislaufmedikamenten durch niedergelassene Ärzte führt.

Für diese Studie wurden die Daten von mehr als 809.000 Versicherten gesetzlicher Krankenkassen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn ausgewertet worden. Bei Frauen fanden sich außerdem erhöhte Verordnungsmengen für Schlaf- und Beruhigungsmittel, sowie Antidepressiva.

Die Ergebnisse waren derart eindeutig, dass Prof. Greiser eine zweite Studie durchführte, die sich nur mit dem Einfluss von Fluglärm auf Erkrankungen, die zu einer Behandlung im Krankenhaus führten, befasste.

Als epidemiologische Methode wählte er die Fall-Kontroll-Studie. Dabei werden Faktoren, die im Verdacht stehen, zu Erkrankungen beizutragen, bei bereits Erkrankten erhoben, und mit der Verteilung derselben Faktoren bei einer Vergleichsgruppe von Nicht-Erkrankten verglichen. Finden sich solche Faktoren statistisch nachweisbar häufiger in der Gruppe der Erkrankten, kann man von Risikofaktoren, also krankmachenden Faktoren sprechen.

Die dieser Studie zugrundeliegenden Daten waren die Fluglärmkarten von sechs Monaten und die Daten von 1,03 Millionen Versicherten bei acht gesetzlichen Krankenkassen. Das sind etwas 55 Prozent der Bevölkerung der Studienregion (Stadt Köln, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis). Die Fluglärmkarten wurden mit den Anschriften der Versicherten abgeglichen.

Die Untersuchungen zeigen, dass die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms von einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) an linear anstiegen. Mehr Lärm macht also mehr krank. Es zeigte sich, dass Frauen stärker auf Fluglärm reagieren. Ein weiteres Ergebnis der Untersuchung war, dass diejenigen Anwohner, die sich auf Kosten des Flughafens Köln-Bonn Schallschutzfenster für ihre Schlafzimmer finanzieren lassen konnten, ein geringeres Erkrankungsrisiko aufwiesen, als solche, denen eine derartige Investition nicht bewilligt wurde.

Aufgrund der Erfahrungen mit Schallschutzfenstern in von Fluglärm betroffenen Berliner Gemeinden kann man sagen, dass das wirtschaftliche Interesse der Betreiber pragmatische Lösungen begünstigt. Sie haben zum Beispiel kein Interesse an Speziallösungen, etwa für chronisch Kranke. Erst wenn weitere Untersuchungen die Folgen solcher Defizite nachweisen, könnte sich das ändern. Die Flughafenbetreiber spielen hier auf Zeit. Sie spielen dabei mit dem Leben der Anwohner.

Auf der Grundlage der statistisch signifikanten Risikoerhöhungen lässt sich berechnen, wie viele Personen bei den verschiedenen diagnostischen Gruppen infolge nächtlichen Fluglärms erkrankt sein können. Die ermittelten Zahlen beziehen sich auf einen durchschnittlichen Zeitraum von zwei Kalenderjahren. Die durch Fluglärm hervorgerufenen Schlaganfälle kann man in der Region Köln-Bonn mit 938 beziffern. Wesentlich häufiger kommt es allerdings zu koronarer Herzkrankheit: 2.118 Personen erkrankten daran.

Aufgrund des Umfangs der Daten könnten die erzielten Ergebnisse verallgemeinert werden. Allerdings sind die Risiken und andere beeinflussende Größen standortspezifisch. Das heißt, jeder Flughafen muss einzeln untersucht werden. Trotzdem zeigen die Forschungsergebnisse von Prof. Greisers deutlich, dass im Interesse der Gesundheit der Anwohner den Flughafenbetreibern Grenzen gesetzt werden müssen.

Veranstaltungsankündigung

DIE LINKE. Maritime Konferenz der Fraktionsvorsitzenden der Küstenländer:

„Die Küste brennt“ – Arbeitsplätze, Verkehr und Umwelt in der maritimem Wirtschaft der deutschen Küstenländer

am 13. November 2010, von 11.00 bis 17.00 Uhr, im Bürgerschaftssaal im Rathaus Wismar, Am Markt 1, sowie im Steigenberger Hotel Stadt Hamburg, Am Markt 24, in 23966 Wismar

Die „Erfolgsgeschichte“ des „Exportweltmeisters“ Deutschland ist eng mit der Entwicklung der deutschen Seehäfen verknüpft. Rekordumschläge im Jahresrhythmus bei Gütern und zweistellige Zuwachsraten im Containerverkehr suggerierten der Hafenwirtschaft den Traum immerwährender Prosperität. Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise und deren verheerende Konsequenzen haben die deutschen Seehäfen und die regionale Ökonomie auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Folge der dramatischen Einbrüche in den internationalen Warenumschnitten sind Insolvenzen, Massenentlassungen, Kurzarbeit und Lohndumping. Die Hafenwirtschaft schlägt Alarm, Werften und Reedereien melden „Land unter“. Die gesamte Logistikbranche leidet unter dem drastischen Verfall der Frachtraten für Container bei gleichzeitig wachsenden Kapazitäten. So ging im Jahr 2009 der Güterumschlag in den norddeutschen Häfen um rund 20 Prozent, der Containerumsatz gar um rund 30 Prozent zurück. Aufgrund des Überangebotes gibt es einen dramatischen Einbruch im Schiffbau, doch konjunkturpolitische Hilfen zur Rettung der Werften wurden von der Regierung abgelehnt.

Gleichzeitig wächst die Konkurrenz der norddeutschen Häfen untereinander, jeder Standort will mit Ausbau von Flüssen und Seehäfen einen Wettbewerbsvorteil erstreiten und konkurriert um den Ausbau seiner Verkehrsinfrastruktur zur Abwicklung der Hinterland-Verkehre. Dies ist aber weder ökonomisch, noch verkehrspolitisch, geschweige denn ökologisch sinnvoll und vertretbar.

Vor diesem Szenario und angesichts der ökologischen Herausforderungen sowie angesichts der hohen Bedeutung der maritimen Wirtschaft und insbesondere der Küstenländer gewinnt ein eigenes bundesländerübergreifendes Konzept einer sozial und ökologischen ausgewogenen maritimen Politik für die Partei DIE LINKE immer mehr an Bedeutung. Die Maritime Konferenz soll ein Schritt für dessen Entwicklung sein.

Hier werden aus allen fünf Küstenländern sowie der Bundestagsfraktion und dem Europäischen Parlament, Genossinnen und Genossen mit Experten der maritimen Wirtschaft und Gewerkschaften diskutieren: Dazu wird es neben Fachvorträgen und einer zentralen Podiumsdiskussion fünf Foren geben; Zur Werftenkrise, zur Seeschifffahrt, zu den Norddeutschen Seehäfen, zur Kooperation der Häfen als Ausweg? und zur Hinterlandanbindung der Seehäfen.

Die Konferenz ist als zentrale Auftaktveranstaltung einer maritimen Veranstaltungsreihe zu sehen. Die Folgeveranstaltungen sollen an die Ergebnisse der Konferenz anknüpfen und einzelne Aspekte vertiefen, die regional besonders bedeutend sind.

Ziel der Konferenz ist es, einen Beitrag für eine kohärente Linke maritimen Politik zu formulieren, in dem die sozialen, wirtschaftlichen, arbeitsmarktpolitischen, ökologischen, regionalen und verkehrspolitischen Aspekte einfließen und Fragen einer sozial und ökologisch ausgewogene Hafenentwicklungspolitik im Spannungsfeld zu dem notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und einer effizienten Warenlogistik aus linker Sicht bewertet werden und langfristige Perspektiven aufgezeigt werden.

Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag

Heidrun Bluhm

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Sprecherin für Bauen
und Wohnen

Themen Bauen und
Wohnen, Städtebau,
Wohnungspolitik,
Raumordnung

Büro Berlin, JKH 4 842
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 87 70
Fax. 030/22 77 61 55
heidrun.bluhm@
bundestag

Sabine Leidig

Mitglied des Deutschen
Bundestages, Verkehrs-
politische Sprecherin

Themen Bahn:
übergreifend, Konzern,
Fernverkehr, Güterver-
kehr, Privatisierung,
Spitzelaffäre

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

Herbert Behrens

Mitglied des Deutschen
Bundestages

Themen Schifffahrt
inkl. Häfen, Luftverkehr,
Fahrradverkehr

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

Thomas Lutze

Mitglied des Deutschen
Bundestages

Themen Nahverkehr,
ÖPNV, PBeFG, Taxen,
Fahrgastrechte,
Regionalisierung

Büro Berlin, JKH 3701
Platz d. Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 24 77
Fax. 030/22 77 64 76
thomas.lutze@
bundestag.de

Mitarbeiter

Nico Grunze,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 02 56,
heidrun.bluhm.ma11@
bundestag.de

Joachim Kadler,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 12 37,
heidrun.bluhm.ma02@
bundestag.de

Mitarbeiter

Dr. Winfried Wolf,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.ma11@
bundestag.de

Dominik Fette,
wiss. MA,
Tel. 030/22 72 27 73,
sabine.leidig.ma02@
bundestag.de

MitarbeiterInnen

Tanja Girod,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.
ma11@bundestag.de

Malte Riechey,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.ma12@
bundestag.de

Mitarbeiter

Sebastian Meskes,
Büroleiter,
Tel. 030/22 77 24 77,
thomas.lutze.ma01@
bundestag.de

Referent

Sven Diedrich,
Referent für Bauen
und Wohnen,
Tel. 030/22 75 20 88,
sven.diedrich@
linksfraktion.de

Karl-Heinz Ludewig
wiss. MA
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.ma12@
bundestag.de

Referent

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

