

Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular
Ausgabe 4, Sommer 2011

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG



Stuttgart 21

Ein Erfolg im Stresstest

Die Mobilisierungen gegen Stuttgart 21 sind beispielhaft. Die Chancen, dass der Tiefbahnhof begraben wird, sind groß. Allerdings wird es am Ende wieder nur die Bewegung selbst sein, die den Tiefbahnhof endgültig zu Fall bringt – und damit bundesweit Hoffnung all denen macht, die für eine solidarische Mobilität eintreten. In diesem Zirkular wird in mehreren Beiträgen der Stand der Bewegung und die Kritik an S21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm dokumentiert.

Andere Themen Weißbuch EU und TEN-Projekte der EU // Vorschlag zur neuen Struktur der Deutschen Bahn // Schienenlärm und Rheintalbahn // Eisenbahnunglück in Hordorf // Reale Unpünktlichkeit der Bahn vor Ort – Beispiel Erfurt // SPNV-Wettbewerb // Bedarfsplan Schiene // Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland // Die Atomstrom-Bahn // Auswirkungen von Autobahnen auf Wohnstrukturen // Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum // Finanzierung Straßeninfrastruktur // Wasserschifffahrtsverwaltung // Maritime Konferenz

Inhaltsverzeichnis

„Die Bahn muss eine Seele haben!“ ...

Vorwort S. Leidig, H. Behrens und Th. Lutze

3

»Bahn wird immer ein Zuschussgeschäft sein«

Rede von Gregor Gysi am 21. Januar 2011
in der Debatte über den Antrag
der Fraktion DIE LINKE »Für eine konsequente
Strukturreform der Deutschen Bahn AG«

4

A Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

6

121 Risiken

Arno Luik

„Mappus ist weg“

Redebeitrag von Klaus Riedel

Hochgeschwindigkeit und Großprojekte Oder: Die Zurückgewinnung von Nähe und Kultur

Winfried Wolf

Wie wurden S21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bei der Bedarfsplan-Überprüfung schön gerechnet?

Gerrit Schrammen

Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und das Sparpaket der Bundesregierung

Antrag der Fraktion DIE LINKE

Ist die anteilige Finanzierung von S21 und der NBS Wendlingen-Ulm durch das Land Baden-Württemberg verfassungswidrig?

Gerrit Schrammen

B Verkehrspolitik allgemein

Papier & Wirklichkeit – Neues EU-Weißbuch Verkehr

Winfried Wolf

TEN –Projekte der EU

Malte Riechey

Ein Wendepunkt – Konferenz AutoMobilKrise

Rainer Rilling

Umweltfreundliche Mobilität für alle ermöglichen!

Sabine Leidig/ Dominik Fette

Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete

Yvonne Erhardt, Sigmar Gude, Reiner Huh

38

C Schienenverkehr und Deutsche Bahn

39

Die Bahn im Einklang mit dem Grundsatz am Wohl der Allgemeinheit orientieren – Umwandlung der DB AG in eine Anstalt des öffentlichen Rechts

Antrag der Fraktion DIE LINKE

40

„Es geht nicht um ein zurück zur Behördenbahn – wir wollen eine Bürgerbahn!“

Sabine Leidig

48

Den Vorstand der Deutschen Bahn AG mit fachkundigem Personal besetzen

Antrag der Fraktion DIE LINKE

51

10 Mehr Mobilität, auch auf der Schiene – Bahnstrecken im Saarland reaktivieren

Thomas Lutze

55

11 Schutz vor Schienenverkehrslärm im Rheintal und andernorts

Antrag der Fraktion DIE LINKE

56

Umgehend die Konsequenzen aus dem Unglück von Hordorf ziehen

15 Antrag der Fraktion DIE LINKE

66

Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

17 Gerrit Schrammen

71

Debatte um Verspätungen im Schienenverkehr

Bernhard Knierim/ Winfried Wolf

74

26 Erhebliche Verspätungen im Zugverkehr zwischen Erfurt und Weimar – 28 Untätigkeitsbeschwerde über den Freistaat Thüringen

Brief an die Ministerpräsidentin von Thüringen

75

28 Energieversorgung der DB AG – Deutsche Bahn Atom-Gesellschaft

Bernhard Knierim/ Winfried Wolf

81

32

Bahn muss Beitrag zur Energiewende leisten

Pressemitteilung Sabine Leidig

82

34

Einschätzung der Projekte des Bundesschienenwege-Bedarfsplans gemäß Anlage 3 des Berichts des BMVBS vom 11. Oktober 2010

Andreas Schaak

83

D Straße allgemein	92
Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE	92
Sachstand „Finanzierungskreislauf Straße“ Gerrit Schrammen	96
A1 Staus, Unfälle, Tote, Geheimverträge, Mautumgehungsverkehr und keine greifbare Lösung Tanja Girod	99
E Binnenschifffahrt/ Seeschifffahrt	101
„Die Opposition kann Privatisierer nur gemeinsam stoppen“ – zur Debatte um die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Herbert Behrens	101
„Die Küste brennt!“ Die maritime Wirtschaft unserer Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise Malte Riechey	103
Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	108

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: 030/22751170, Fax: 030/22756128

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

„Die Bahn muss eine Seele haben!“ ...



Sabine Leidig



Herbert Behrens



Thomas Lutze

... Mit diesem Satz wurde bei einer sehr gut besuchten Veranstaltung zum Deutschland-Takt, der Chef der Schweizerischen Bundesbahnen zitiert. Gemeint war, dass der Eisenbahnbetrieb mit Leidenschaft, Herz und Verstand so organisiert und entwickelt wird, dass möglichst viele Bürgerinnen und Bürger gut und gern damit fahren.

Spätestens seit der „Misere Mehdorn“ aber ist die Deutsche Bahn AG ein seelenloses Ding; ein eigentlich öffentlicher Konzern, den das Spitzenmanagement auf Geheiß der Bundesregierung fit machen sollte für die Börse. Der vorige Vorstandsvorsitzende Hartmut Mehdorn musste schließlich vor zwei Jahren wegen systematischer Bespitzelung von Beschäftigten und Kritikern mit „goldenem Handschlag“ gehen.

Da wäre spätestens ein Innehalten und ein Kurswechsel nötig und möglich gewesen: die Klimadebatte in vollem Gange, aber die sogenannten Marktanteile der Schiene im Personenfernverkehr (also im „Kerngeschäft“ der DB AG) rückläufig und im Güterverkehr praktisch keine Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Aber die Bundesregierung entschied „weiter so“ und setzte mit Rüdiger Grube einen Manager an die Spitze der Bahn, der den selben Denkstrukturen, der selben Global-Player-Orientierung verhaftet ist wie sein Vorgänger.

So kam es, dass die verantwortliche Vorstands-Truppe in keiner Weise für den Datenschutzskandal belangt wurde, obgleich die Bahn für diese Affäre einen Sonderverlust von 45 Mio Euro eingefahren hat. Wir dokumentierten in VZ03 (S. 28-39) die Aktualität des Datenschutzskandals auch unter dem neuen Bahnchef und die Tatsache, dass unter Rüdiger Grube Bahn-

Manager, die Hauptverantwortung in diesem Skandal trugen, befördert wurden. (Siehe auch Thomas Wüpper, „Was wusste Mehdorn über den Datenschutzskandal“, in: Stuttgarter Zeitung vom 12. April 2011).

So kam es, dass über all dem Gerede von einer Konzentration auf das „Brot-und-Butter-Geschäft“ mit dem Kauf von Arriva der größte Auslandserwerb aller DB-AG-Zeiten getätigt wurde, der mit 2,9 Milliarden Euro zu Buche schlägt, während zu Hause nicht ausreichend Reservezüge zur Verfügung stehen, um Winter- und Sommerchaos zu vermeiden. Inzwischen wurde bekannt: Die neue Tochter der DB AG, Arriva, will eigenständig den aggressiven Kurs im Ausland fortsetzen und dafür allein in den nächsten zwei Jahren 2,3 Milliarden Euro vor allem für Aufkäufe investieren; die DB AG erklärt, Arriva „große Autonomie gewähren“ zu wollen. (Siehe Leo Klimm, „Bahn-Tochter Arriva plant Großeinkauf“, in: Financial Times Deutschland vom 20. April 2011).

So kam es, dass mit „Stuttgart21“ ein bahnschädliches, aber finanziell lukratives Projekt vorangetrieben wird, das u.a. wegen der katastrophal schlechten Planung gar nicht hätte begonnen werden dürfen. Herr Grube aber ließ den Nordflügel des Kopfbahnhofes sogar vorzeitig abreißen, um der Bewegung gegen S21 das Genick zu brechen. (siehe Arno Luik, „121 Risiken“, in: Stern 15/2011).

Wenn die Bahn eine (gute) Seele haben soll, dann braucht es einen neuen Auftrag, Entwicklungsziele, die wirklich nachhaltig sind. Und an der Spitze ein paar Eisenbahner(innen), die den Laden kennen, Fachverstand mitbringen und ein Herz fürs Allgemeinwohl.

Sabine Leidig

Herbert Behrens

Thomas Lutze

»Bahn wird immer ein Zuschussgeschäft sein«

Rede von Gregor Gysi am 21. Januar 2011 in der Debatte über den Antrag der Fraktion DIE LINKE »Für eine konsequente Strukturreform der Deutschen Bahn AG«

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

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

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN)

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

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

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

(Beifall bei der LINKEN)

Damit war ja verbunden, dass Sie die Bahn profitabel machen wollten. Als Erstes haben Sie dann - leider zusammen mit den Grünen - (im Dezember 1993; Red) das Grundgesetz geändert. Nur wir haben dagegen gestimmt, weil Sie geregelt hatten, die Bahn in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln

(Sabine Leidig (DIE LINKE): Genau!)

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

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

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

(Patrick Döring (FDP): Grundgesetz!)

Wie haben Sie das gemacht? Das kann ich Ihnen sagen: Von 1995 bis zum Jahre 2010 haben Sie die Zahl der Beschäftigten halbiert. Deshalb müssen die übrigen jetzt ja so viel leisten. Sie haben die Löhne stagnieren lassen; sie haben mehr als 2 000 Bahnhöfe, vor allem im Osten, stillgelegt; Sie haben mehr als 1 000 Bahnhöfe verkauft; Zehntausende Schalter wurden geschlossen; das Schienennetz wurde um 9 000 Kilometer verkürzt, und massenhaft (...) wurden Reichsbahnausbesserungswerke geschlossen, und zwar von allen Regierungen, auch von der Unionsregierung; darum kommen Sie nicht herum.

Die S-Bahn in Berlin hat das Personal von fast allen Bahnhöfen abgezogen und eingespart; die Wartungsintervalle wurden erheblich verlängert; Werkstätten wurden geschlossen; die Zahl der Beschäftigten für Instandhaltung und Wartung sank - überlegen Sie sich das mal - von 800 auf 200,

(Patrick Döring (FDP): Dafür gab es an anderer Stelle gleichzeitig einen Personalaufwuchs! Es ist egal, wer ausbessert, Hauptsache, es wird ausgebessert!)

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

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

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

(Beifall bei der LINKEN)

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

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

(Beifall bei der LINKEN)

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

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

Sie geben Ihre unsozialen neoliberalen Träume leider nicht auf.

Wir sollten endlich Lehren aus der Krise der Bahn ziehen:

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

(Beifall bei der LINKEN)

Die Bahn wird immer ein Zuschussgeschäft sein.

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

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

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

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

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

¹ Der FDP-Bundestagsabgeordnete Patrick Döring, zugleich verkehrspolitischer Sprecher der FDP und Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG, behauptete in seinem Zwischenruf: „Sie haben nicht alles zitiert! Sie haben nicht korrekt zitiert!“

Als Gedächtnisstütze für Herrn Döring hier der komplette Auszug aus der entsprechenden Passage des Koalitionsvertrags vom 26. Oktober 2009: „Wir wollen die 1994 erfolgreich begonnene Bahnreform weiterführen. Das Unternehmen Deutsche Bahn AG werden wir in seiner positiven Entwicklung begleiten. Der konzernweite Arbeitsmarkt bleibt erhalten. Sobald der Kapitalmarkt dies zulässt, werden wir eine schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport und Logistiksparten einleiten. Die Infrastruktursparten (Netz, Bahnhöfe, Energie) werden nicht privatisiert, weil sie im Zusammenhang mit der staatlichen Infrastrukturverantwortung stehen.“ Damit lauten die Ziele der CDU/CSU-FDP-Regierung: Erstens Aufspaltung der Bahn in die Grundbestandteile Infrastruktur (Netz, Bahnhöfe und Energie) und Betrieb. Zweitens „schrittweise Privatisierung“ des Transport- und Logistikbereichs. Das entspricht der Teilprivatisierung von DB ML. In der im Februar 2008 neu gebildeten Subholding DB ML sind zusammengefasst: DB Fernverkehr, DB Regio (Nah- und Regionalverkehr), Schenker (Lkw; Spedition und Logistik im Ausland) und Railion (Schienengüterverkehr). Dieser Sachverhalt wurde in der entsprechenden Rede-Passage von Gregor Gysi korrekt wiedergegeben.

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

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

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

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

(Beifall bei der LINKEN)

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

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

(Beifall bei der LINKEN)

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

(Beifall bei der LINKEN)

A Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Die Risiken, die mit dem Großprojekt S21 eingegangen werden, sind eher noch größer als bisher befürchtet. Dies dokumentierte Arno Luik im „Stern“.

Nach der Regierungsbildung in Stuttgart beginnt im Grunde erst der Stresstest – politisch ebenso wie technisch. Politisch hat sich die Mehrheit der SPD im Koalitionsvertrag weitgehend durchgesetzt; die S21-Befürworter hoffen damit auf einen Erfolg in einem Volksentscheid im Herbst 2011, der, kommt es zu diesem, bereits durch das extrem hohe Quorum, wonach nicht nur die Mehrheit der Abstimmenden, sondern auch ein Drittel der Wahlberechtigten gegen S21 gestimmt haben muss. Allerdings gibt es in der SPD auch erheblichen Widerstand gegen die Beton-Riege an der Spitze der Landespartei – siehe der SPD-interne Aufruf von Peter Conradi und anderen und die Rede des Waiblinger SPD-Fraktionsvorsitzenden Klaus Riedel.

Eine Hoffnung der S21-Gegnerinnen und Gegner – und die von Bündnis 90/Die Grünen – basiert auf der Rechtauffassung, dass die anteilige Finanzierung von S21 und der Neubaustrecke Wendlingen

Ulm verfassungswidrig sei (Gutachten Prof. Hans Meyer). Gerrit Schrammen setzt sich mit dieser Position kritisch auseinander.

Die Neubaustrecke über die Schwäbische Alb wurde von der Grünen-SPD-Landesregierung abgekoppelt vom Projekt S21. Eine Chance der Betonlobby im Fall, dass S21 scheitert, könnte sein, dass diese Neubaustrecke am Ende ähnlich viel Milliarden Euro verschlingt wie S21 und NBS bei den bisherigen Kalkulationen. Gerrit Schrammen dokumentiert, wie dieses Projekt bei der Bedarfsplan-Überprüfung schöngerechnet wurde.

Der Antrag der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke stellt die Konzentration auf solche verkehrspolitisch kontraproduktive Projekte in einen Zusammenhang mit der unsozialen Politik der Bundesregierung.

Winfried Wolf stellte bei einer Anhörung im Europaparlament den Zusammenhang zwischen Großprojekten wie Stuttgart 21 und Hochgeschwindigkeitsstrecke Turin – Lyon durch das Val di Susa her.





Risikoanalyse der DB Projektbau GmbH vom 25. März 2011: Auf 130 Seiten werden Schwierigkeiten aufgelistet, die S 21 zu einem echten Problembahnhof machen

121 Risiken

Das Bahnprojekt STUTTGART 21 könnte scheitern – weil das Geld nicht reicht, weil der Bau zu schwierig ist und weil Spezialisten fehlen, die das Megaprojekt realisieren können. Ein internes Papier zeigt die Verzweiflung der Macher

Text ARNO LUIK



Werbung für S 21: Wo heute noch Gleise liegen, sollen einmal Büros und Wohnblocks stehen. Der Bahnhof ist unter der Erde

Am Tag nach der Landtagswahl in Baden-Württemberg sitzt der Projektleiter des Bauvorhabens Stuttgart 21, Hany Azer, mit seinen Führungskräften vor einem 130 Seiten dicken Dossier. „Chancen und Risiken“ steht auf dem Deckblatt. Die DB Projektbau GmbH liefert darin eine detaillierte Bestandsaufnahme von Stuttgart 21. Es ist kein Routinebericht, es ist die erste umfassende Analyse von S 21 nach den Schlichtungsgesprächen vom vergangenen November.

Die Kernbotschaft des Dokuments, das dem *stern* vorliegt: Wir haben die Sache nicht im Griff. Vieles ist komplizierter, als wir dachten. „Erst, geschockt“ sei der per Videokonferenz zugeschaltete DB-Technikvorstand →

FOTOS: WALTER SCHNESSWOHL, DPA

Risiko - Cluster B

[illegible]

**Ausschnitt aus dem
Bahn-Papier:
Zusatzkosten
könnten entstehen,
weil der Nordflügel
so früh abgerissen
wurde, um Fakten
zu schaffen**

Volker Kefer gewesen, er möchte wohl keine Kostendiskussion, sagt ein Teilnehmer aus der Azer-Runde dem *stern*: „Wenn wir aber bauen wollen, müssen wir jetzt die Hosen runterlassen. Denn S 21 wird viel teurer, als wir es der Politik bisher verkauft haben.“

Die häufigsten Worte auf den 130 Seiten sind „Risiko“, „Kostenrisiko“, „signifikantes Risiko“ „signifikantes Kostenrisiko“. Und immer wieder dieser Satz: „Es besteht das Risiko, dass das angesetzte Einsparpotenzial nicht realisiert werden kann.“ Nur ein einziges Mal, auf Seite 54, taucht eine positive Meldung auf: Da gibt es mögliche „Kosteneinsparungen durch Entfall der Kunststoffdichtbahn in den nicht wasserführenden Bereichen“. Es geht dabei um 5 897 000 Euro.

Stuttgart 21 ist eines der teuersten und umstrittensten Bahnprojekte aller Zeiten. Nach den offiziellen Zahlen soll der Tiefbahnhof 4,088 Milliarden Euro kosten. Dass diese Summe realistisch ist, ist unwahrscheinlich – auch deswegen, weil der Schlichter Heiner Geißler der Bahn im November beträchtliche Nachbesserungen verordnet hat. Möglicherweise müssen unter der Erde statt acht nun neun oder zehn Gleise gebaut werden. Möglicherweise müssen am Stuttgarter Flughafen und bei Wendlingen ebenfalls noch Gleise hinzukommen.

Wer die Mehrkosten zahlen soll, ist unklar. Klar ist nur, dass

Politik und Bahn beschlossen haben, dass die Versenkung des Bahnhofs nicht mehr als 4,5 Milliarden Euro kosten darf.

Die Analyse der DB Projektbau GmbH, die am 25. März abgeschlossen wurde, belegt: Die Planer erkennen, dass die Kosten wohl explodieren werden. Es geht dabei um zusätzliche Ausgaben von schätzungsweise einer Milliarde Euro. Und das schon vor der Vergabe der wirklich großen Arbeiten: dem Bahnhofsbau und den Tunnelarbeiten zum Flughafen.

Am Dienstag vergangener Woche, zwei Tage nach dem Sieg der Grünen in Baden-Württemberg, die gegen S 21 sind, verkündete die Bahn erst einen Vergabe-, dann einen Baustopp für das Projekt. Als ein politisches Geschenk der Bahn an die neue, kommende grün-rote Landesregierung in Baden-Württemberg wurde das häufig interpretiert.

Das Dossier der DB Projektbau GmbH legt nun eine andere Sicht der Dinge nahe: Die Macher vor Ort ziehen die Notbremse. Anders als die Bahn-Manager im fernen Berlin sehen sie, dass die Kosten davonlaufen. Aber nicht nur das: Der Bahn entgleist offenbar das Bauprojekt auch planerisch. Das Dossier bestätigt im Detail die kaum kalkulierbaren Risiken, die der *stern* im vergangenen Jahr in mehreren Artikeln aufgedeckt hat:

- Der Baugrund ist tückisch, weil die Gefahr von unkontrollierbarer

aufquellendem Anhydrit groß ist.

- Anders als in den Modellen berechnet, gibt es wesentlich mehr Grundwasser. Das komplizierte Grundwassermanagement muss neu dimensioniert werden.

● S 21 wird ein schwer beherrschbares System, ein Verkehrsknoten, der eine Insel im Bahnverkehr ist, für die meisten Züge, etwa für Güter-, Nah- und Regionalzüge, und für S-Bahnen un erreichbar, da sie nicht über das hypermoderne Signalsystem ETCS verfügen. Im Dossier heißt es dazu lapidar: „Strecke kann nicht mit Zügen befahren werden, die über keine ETCS-Ausstattung verfügen.“ Pro Lok kostet der Einbau von ETCS rund 300 000 Euro.

Die Entscheidung, ob die Bahn von sich aus den Verkehrsknoten mit konventionellen Signalanlagen nachrüstet, steht noch nicht fest. Laut Dossier gehört das „nicht zum Projektinhalt“.

121 Risiken listet die Analyse für den Vorstand auf. Manche Risiken sind gering, manche sehr hoch. Jedes Risiko ist mit einer sogenannten Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. 48 Positionen beziffern die Risikomanager mit konkreten Beträgen. Treten diese Risiken ein, entstehen zusätzliche Kosten von 1,264 Milliarden Euro. Bei den restlichen 73 Risiken werden keine möglichen Mehrkosten genannt. Experten, die das DB-Papier kennen, rechnen bei diesen 73 Positionen im schlimmsten und schlechtesten Fall mit zusätzlichen Kosten von zwei Milliarden Euro. Für den neuen Bahnhof müssten die Steuerzahler dann über sieben Milliarden Euro aufbringen.

Aber auch die von den Bahn-Analysten aufgelisteten potenziellen Mehrkosten in Höhe von 1,264 Milliarden Euro würden den Gesamtaufwand für den Bahnhof auf über 5,3 Milliarden Euro treiben. Zum Vergleich: Der neue Hauptbahnhof in Berlin kostete rund 1,2 Milliarden Euro.

Vom *stern* mit der Analyse seiner eigenen Experten konfrontiert, ließ Bahnchef Rüdiger Grube von einem Sprecher ausrich- →



Projektleiter Hany Azer soll S 21 retten. In Berlin hat er gegen Widerstände den neuen Hauptbahnhof gebaut



Bahnchef Rüdiger Grube verteidigte S 21 als das „am besten geplante Projekt“

ten: „Wir werden unsere Schmerzgrenze von rund 4,5 Milliarden Euro nicht überschreiten.“ Also seien „Spekulationen über Kostensteigerungen schlichtweg haltlos“. Es sei „ein Beleg professioneller Arbeit, alle erdenklichen Risiken in Betracht zu ziehen und zu bewerten, um anschließend gegenzusteuern“.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Winfried Hermann (Die Grünen), bewertet hingegen die bahninterne Risikoabschätzung von S 21 „als Eingeständnis des Scheiterns“. Hermann: „Was muss denn noch passieren, um das Projekt zu beerdigen?“

S 21 war für die Befürworter stets mehr als nur ein Bahnhof, der viel Geld kostet. Mitte September des vergangenen Jahres sprach Kanzlerin Angela Merkel in ihrer Regierungserklärung auch über Stuttgart 21. Sie sagte damals, mit dem Bau dieses Bahnhofs entscheide sich die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“. S 21, so hat es Bahnchef Rüdiger Grube immer wieder gesagt, sei das „am besten geplante Projekt“. Er sei stolz auf seine Ingenieure.

Jetzt aber weisen ihm die eigenen Experten nach, dass bei S 21 mit Personal gearbeitet wird, das den komplexen Problemen nicht gewachsen ist: Mal sind Weichen nicht eingepflanzt, mal keine Rolltreppen bestellt, mal muss beim Brandschutz nachgebessert werden. Dann ist da die Befürchtung, dass die „bestehende Eisenbahn-Infrastruktur“ beim Abtransport der Millionen Tonnen Bauschutt überlastet wird. Man erfährt, dass „grundsätzlich ein Kosten- und Terminrisiko durch Unwägbarkeiten aus Baugrund und Hydrogeologie“ besteht, dass die „anfallenden Wassermengen die beauftragte Obergrenze zur Infiltration übersteigen“. Und dass viele Grundstücke, die für den Bau benötigt werden, noch nicht erworben sind, dass mit der Stadt Stuttgart noch ums Geld gestritten wird. Um über 600 Grundstücke geht es,



Winfried Hermann, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, kritisiert seit fast 20 Jahren das S-21-Projekt

„Es ist ein Eingeständnis des Scheiterns. Was muss denn noch passieren, um das Projekt zu beerdigen?“

Winfried Hermann, Die Grünen

das belegt eine dem *stern* vorliegenden Grunderwerbsliste.

Seit fast 20 Jahren heißt es, mit S 21 werde Stuttgart an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. Nun zeigt sich, dass bei S 21 noch nicht einmal überprüft wurde, ob das Bahnprojekt den europäischen Regelwerken für Hochgeschwindigkeitsstrecken entspricht.

Nun erfährt man, dass die geplante Station Terminal am Stuttgarter Flughafen nicht „ausreichend leistungsfähig“ ist, dass es für ein zweites Gleis zum Flughafen keine Planung gibt. Man erfährt auch, dass die Baufirma Wolff & Müller die „technische Machbarkeit“ infrage stellt, nach der das alte Bahnhofsgebäude, der Bonatz-Bau, während der Bauarbeiten wie geplant abgestützt werden kann. Man erfährt, dass für den Tunnel bei Cannstatt trotz Ausschreibung und mehrfacher Aufforderung sich bisher keine Firma fand, die diesen Tunnel bohren will. Der Grund? Die Bohrarbeiten, so ein Azer-Mitarbeiter zum *stern*, seien in jenem schlüpfrig-löchrigen Untergrund kompliziert, man müsse unter dem riesigen Fabrikgelände von Daimler arbeiten. Immer könne Unvorhergesehenes passieren, und keiner möchte riskieren, dass die Autoherstellung stillsteht.

Aber noch etwas zeigt das Dokument: den unbändigen politischen Willen, das Projekt durchzusetzen. Ein Beispiel: Ende August 2010, Stefan Mappus war damals CDU-Ministerpräsident, begann am Bahnhof der Abriss des Nordflügels. Die S-21-Kritiker hielten den Abriss für eine bloße Machtdemonstration.

Nun bestätigt sich dieser Verdacht. Der Abriss war zu jenem Zeitpunkt unnötig und auch noch teuer. 600 000 Euro hätten vermutlich gespart werden können. Auf Seite 29 des Berichts heißt es dazu in holprig-fehlerhaftem Deutsch: „Die vorgezogenen Maßnahmen zum Abbruch des Nordflügels bedingt einen frühzeitigen Baubeginn des Technikgebäudes. Hieraus kann die Notwendigkeit entstehen, das Grundwasserma-

nagement frühzeitig aufzubauen mit der Folge, dass Mehrkosten aus den verlängerten Zeiträumen zum Betrieb, Wartung und Vormalhaltung der Anlagen entstehen.“

„Chancen und Risiken“ – das Bahndokument ist auch das Eingeständnis, dass die geplante Inbetriebnahme des Bahnknotens S 21 zum Fahrplanwechsel 2019/2020 nicht zu realisieren ist. Die Planer stoßen überall an ihre Grenzen – handwerklich und vor allem finanziell.

Wie inkompetent sie agieren, zeigt sich beispielhaft bei den Flughafen-Bahnanlagen, die für S 21 wichtig sind. Seit neun Jahren mühen sie sich, ein Planfeststellungsverfahren in Gang zu bringen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat bis heute alle eingereichten Pläne abgelehnt. Man werde in dieser Sache erst aktiv, hieß es zuletzt im Dezember 2010, „wenn die Planung die erforderliche Reife hat“. Es kann also sein, dass in der Innenstadt der Tiefbahnhof gebaut wird, der Untergrund für die Tunnel hinaus zum Flughafen durchstoßen wird – aber es noch völlig unklar ist, ob und wie die Züge aus den Tunneln herauskommen. Bis heute ist offen, ob die neue Station am Flughafen überhaupt gebaut werden darf.

Seit gut 15 Jahren wird S 21 geplant, wie die Befürworter stets sagten: akribisch, intensiv. Und nun fehlt das Wichtigste: Profis für die Arbeit.

Seit Monaten sucht die Bahn in ihrer Stellenbörse Dutzende Fach- und Führungskräfte, Leiter und Leiterinnen: für Tunnel- und Brückenbau, für das technische Projektmanagement, für Natur- und Umweltschutz, für Tief- und Straßenbau, für Management Grunderwerb, für Strom und Kalkulation, für bahntechnische Streckenausrüstung, für Oberbau und Spezialtiefbau, für Oberleitung/50 Hz.

Auf Seite 115 des Dossiers heißt es: „Verzögerte Anpassung des Personalbestands an den Projektfortschritt in Folge fehlender Verfügbarkeit qualifizierter Mitarbeiter.“

FOTO: RAINER JENSEN/OPA

„Mappus ist weg“

Redebeitrag von Klaus Riedel* auf der Stuttgarter Demonstration gegen Stuttgart 21 am Samstag, 15. April 2011

Liebe Freundinnen und Freunde von K 21, liebe Genossinnen und Genossen aus der SPD,

wir haben dafür gemeinsam den entscheidenden Beitrag mit unserem Protest auf der Straße und in vielen Informationsveranstaltungen in Stadt und Land geleistet. Dafür sage ich als Sozialdemokrat „Danke“.

Als Hermann Scheer, Erhard Eppler, Harald B. Schäfer und Dieter Spöri im vergangenen Oktober eine Volksbefragung in Stuttgart vorschlugen, deren Ergebnis vom Stuttgarter Gemeinderat akzeptiert werden sollte, wurden sie vom SPD-Landesvorstand brüsk zurück gewiesen, angegriffen und missachtet. Auch lehnt meine Parteiführung eine Mitgliederbefragung oder einen Mitgliederentscheid bis heute noch ab, obwohl dies von der SPD-Basis mehrfach gefordert wurde. Aber, liebe Freundinnen und Freunde von K 21, an der SPD-Basis gibt es schon immer starken Widerstand gegen S 21 und er wird von Tag zu Tag stärker. Dies haben die vier Regionalkonferenzen der letzten Tage überdeutlich gezeigt, auch im Süden unseres Landes. Wir stehen zu einer grün-roten Koalition, aber wir sind genauso standhaft in der Ablehnung von S 21.

Und wir haben gute Argumente, die von vielen Menschen in unserem Land getragen und verstanden werden. Die Mehrheit der Wähler, die diese grün-rote Regierung gewählt haben, ist gegen S 21. Das Volk hat also bereits entschieden, wie es die Bundeskanzlerin gefordert hat, aber anders als sie es sich vorgestellt hat.

Ihre Spaltung in dieser Frage kann meine Partei, die SPD nur überwinden, wenn sie klare Forderungen vor einer und an eine Volksabstimmung bzw. Volksbefragung stellt:

Es muss geklärt sein

1. ob das Projekt S 21 leistungsfähig ist. Dies muss der Stresstest überzeugend unter Beteiligung von Bahnfachleuten aus der neuen Regierung beweisen,
2. ob das Projekt S 21 planfeststellungsmäßig möglich ist. Das EBA muss bestätigen, dass eine genehmigungsfähige Planung für den Filderabschnitt (PFA 1.3.) Stuttgart – Vaihingen bis Wendlingen einschließlich des Flughafenbahnhofs vorliegt und
3. ob das Projekt S 21 mit 4,5 Mrd. Euro realisierbar ist, d.h. dass dafür eine aktualisierte, von unabhängigen Fachleuten bestätigte Kostenberechnung für das Projekt und für den möglichen Ausstieg aus dem Projekt vorliegt.
4. Bis zu einer Volksbefragung bzw. bis zu einem Volksentscheid muss es einen absoluten Baustopp geben. Dies hat Nils Schmid vor der Wahl gefordert. Diese Forderung muss eingelöst werden. Ansonsten macht alles keinen Sinn.

5. Die Bürger Stuttgarts müssen die ihnen lange vorenthaltene Gelegenheit bekommen, über ihren Anteil an diesem Projekt direkt zu entscheiden.

Wer diese Fragen und die Antworten darauf nicht vor einer Abstimmung offen auf den Tisch legt, wird dem Anspruch auf „Mehr Demokratie wagen“ nicht gerecht. Ja, er führt das Volk in die Irre.

Längst ist belegt, dass die Kosten den Deckel von 4,5 Mrd. Euro sprengen und dass S 21 unverantwortbare Risiken und nicht behebbare Defizite aufweist. Deshalb wächst die Kritik an S 21 in und außerhalb der SPD von Tag zu Tag. Können diese Fragen nur negativ beantwortet werden, dann ist S 21 tot. Dann ist dieses Projekt am Ende und eine Volksabstimmung nicht notwendig. Die neue Regierung kann sich dann mit aller Kraft den wirklich wichtigen Aufgaben zuwenden.

Wenn wir in diesem Land mehr Bürgerdemokratie, eine bessere Bildung und Betreuung unserer Kinder und unserer Jugend, den kostenfreien Kindergartenbesuch und den Verzicht auf Studiengebühren wirklich wollen, wenn wir eine sozial gerechtere Gesellschaft wollen und wenn wir den Ausstieg aus der Kernenergie und den Umstieg auf erneuerbare Energien, wie ihn mein Freund Hermann Scheer schon vor Jahren gefordert hat, umsetzen wollen, dann müssen wir die Kostenlawine, die das Projekt S 21 auslöst, sofort stoppen und sofort umsteigen.

Arno Luik, der „Stern“-Autor, wird uns am kommenden Mittwoch um 20 Uhr im Großen Saal des Stuttgarter Rathauses aus dem Risikopapier der Deutschen Bahn berichten. Auch Prof. Karl Dieter Bodack wird da sein.

Heinrich Steinfest wird am kommenden Montag um 20 Uhr im Kulturhaus Schwanen in Waiblingen aus seinem neuen S-21-Kriminalroman „Wo die Löwen weinen“ lesen und uns zeigen, woran S 21 scheitert.

Machen wir uns gemeinsam auf den Weg in eine nachhaltige, die Menschen im Land versöhnende Politik. Tausende Sozialdemokraten und sozialdemokratische Wählerinnen und Wähler machen sich gerne mit euch gemeinsam auf diesen zukunftsweisenden, wenn auch steinigen Weg.

Ich appelliere mit vielen Genossinnen und Genossen an die SPD Baden Württemberg: Augen und Ohren öffnen, die Stimmen im Land beachten, den Kopf frei machen und S 21 sachlich überdenken.

Ich danke euch für eure Geduld und für die Möglichkeit, dass ich hier für viele Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten in unserem Land sprechen durfte.

Oben bleiben und vorwärts.

Klaus Riedel ist Fraktionsvorsitzender der SPD im Gemeinderat von Waiblingen und Kreisrat der SPD im Rems-Murr-Kreis

Vorbemerkung

Am 9. März 2011 veranstaltete die Fraktion der Linken im Europaparlament in Strasbourg eine Anhörung zu den von der EU im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) geförderten Großprojekten Hochgeschwindigkeitsstrecke Turin – Lyon (durch das Val di Susa) und Magistrale Paris – Bratislava (mit Stuttgart 21).

Das Treffen wurde von dem Mitglied des Europaparlaments Sabine Wils und ihrem MdEP-Büro vorbereitet und geleitet.

Anwesend waren rund 150 Gäste aus dem Val di Susa und aus Stuttgart.

Nachfolgend dokumentieren wir die Rede, die dort Winfried Wolf zum Thema EU-Verkehrspolitik und Verkehrs-Großprojekte hielt.

Hochgeschwindigkeit und Großprojekte Oder: Die Zurückgewinnung von Nähe und Kultur

Winfried Wolf

Werfen wir zunächst einen Blick auf die jüngsten Ereignisse in Nordafrika. Dort gehen Millionen Menschen für demokratische Rechte und Selbstbestimmung auf die Straßen. Die westlichen Staaten und die Institutionen der EU reagieren äußerst ambivalent; in Tunesien und in Ägypten hielten sie bis zuletzt an den autoritären Regimes fest. Als der Ölpreis mit als Folge der Unruhen auf deutlich über 100 Dollar je Fass anstieg, musste der engste Bündnispartner des Westens, Saudi Arabien, intervenieren und seine sogenannte swing capacity einsetzen, also eine zusätzliche Menge Öl von bis zu einer Million Tonnen pro Tag auf den Markt werfen, um den Anstieg des Ölpreises abzubremsen.

Derzeit funktioniert das noch – zumal die Weltwirtschaft und der weltweite Ölverbrauch noch nicht das Niveau von 2008 erreicht haben.

Daraus lassen sich für unser Thema die folgenden Lehren ziehen:

- Das bisher relativ preisgünstige Öl, auf dem unser westlicher way of life basiert, wird durch Diktaturen gewährleistet.
- der größte Ölproduzent, Saudi-Arabien, ist eine besonders abschreckende Diktatur; dort gilt die Scharia, dort werden Frauen elementare Rechte verwehrt – sogar das Fahren eines Pkw ist Frauen nicht gestattet. Kurz: Es herrscht Geschlechter-Apartheid;
- vieles spricht angesichts der enormen Sensibilität, mit der der Ölpreis reagiert, dafür, dass peak oil nahe ist

In der Summe heißt das: Das global bestehende Modell von Transport und Mobilität hat keine Perspektive. Dieses Modell, das auf Pkw, Lkw, Flugzeugen, auf Zersiedelung und auf einer immer ausufernden globalen Arbeitsteilung mit minimalen, massiv subventionierten Transportpreisen beruht, ist ein Auslaufmodell.

Werden daraus jetzt die Konsequenzen gezogen? Das Gegenteil ist der Fall. Als Motto gilt: Weiter so.

Das wurde vor einer Woche auf dem Genfer Autosalon deutlich, wo neue Spritfresser und PS-Protz-Pkw im gleißenden Scheinwerferlicht standen.

Das verdeutlicht die in Gang gesetzte Massenmotorisierung in Ländern wie China und Indien, wo es nicht zuletzt deutsche Konzerne sind, die diesen Prozess vorantreiben: In China ist VW Marktführer, in Indien hat VW gerade ein neues Werk in Pune errichtet; Marktführer ist hier zwar Suzuki-Maruti, doch VW ist inzwischen – vor allem mit Blick auf Indien – bei Suzuki mit 19 Prozent Anteilen eingestiegen.

In der EU soll bis 2025 der Pkw-Verkehr nochmals um 25 Prozent, der Lkw-Verkehr um 70 bis 100 Prozent und der Flugverkehr ebenfalls um 70 bis 100 Prozent anwachsen.

Die EU-Ziele zum Anbau und zum Import von Agro-kraftstoffen (Ethanol) und zu deren Beimischung in herkömmliche, auf Öl basierende Kraftstoffe dienen ausschließlich dem Zweck, peak oil hinauszuzögern. Anstelle des Slogans aus den 1980er Jahren „Ich hab den Tiger im Tank“ müsste man auf die Tankdeckel derjenigen Pkw, die mit dem Kraftstoff E10 gefüllt wurden, einen Aufkleber mit dem Slogan „Ich hab den Welthunger im Tank“ anbringen.

Wie sieht es im Bereich der Schiene aus? Grundsätzlich lässt sich sagen: Die offizielle Politik der EU und der führenden EU-Mitgliedsstaaten im Bereich des Schienenverkehrs stellen eine Ergänzung dieser desaströsen Verkehrspolitik dar. Dies soll auf *vier Ebenen* konkretisiert werden.

1. Hochgeschwindigkeitsverkehr

Es gibt europaweit die bekannte Konzentration auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr (TGV, ICE, TAV-AVE, Eurostar, Railjet usw.). Während das Hochgeschwindigkeitsnetz in der EU (mit 27 Mitgliedsstaaten) von 1024 km im Jahr 1990 auf 6178 km im Jahr 2009 ausgebaut, also in der Länge versechsfacht wurde, wurde die Schiene in der Fläche massiv abgebaut. Auf dem Gebiet der 27 EU-Mitgliedsländer gab es 1970 noch ein Schienennetz mit einer Gesamtlänge von 246.000 km. 1990 waren es immerhin noch 231.582 km. 2010 sind es noch 212.000 km. Dabei sind in der zuletzt genannten Zahl die neu erbauten 6000 km Hochgeschwindigkeitsnetz berücksichtigt. Vom gesamten EU-weiten Schienennetz ist gerade mal die Hälfte elektrifiziert (110.458 km).

Im gleichen Zeitraum wuchs die Länge des Autobahnnetzes auf diesem Gebiet von 18.000 km 1970 über 41.000 1990 auf derzeit 65.000 km.

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr kommt vor allem den Bedürfnissen einer relativ kleinen Klientel von rund 10 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer des Schienenverkehrs entgegen: den Geschäftsreisenden, Politikern, hohen Funktionären; teilweise noch Touristen. 90 Prozent aller Bahnfahrten finden jedoch

im Nahverkehr statt. Selbst wenn die Verkehrsleistung auf Schienen (anstelle der Zahl der Fahrten) als Ausgangspunkt genommen wird, so entfällt die Hälfte aller Verkehrsleistungen auf Verkehrs des Schienenpersonennahverkehrs (bis zu 50 km)*

2. Konzentration auf Großprojekte.

Der größte Teil der Investitionssummen floss und fließt in Projekte wie Scanlink, Fehmarn Belt, Alpentunnel (Lötschberg-, Gotthard-, Brenner-Basis-Tunnel, Val di Susa), Pyrenäen-Querungen, die Brücke, die das italienische Festland mit Sizilien verbinden soll.

Es handelt sich dabei um extrem teure Projekte. Es sind auch unwirtschaftliche Projekte – selbst der Ärmelkanaltunnel erwies sich bisher als krass unwirtschaftlich. Diese Projekte stehen in Widerspruch zur Tatsache, dass die Fläche vernachlässigt wird und dass Investitionen in die Fläche einen weit größeren Kostendeckungsgrad bringen.

Diese Projekte sind auch von einem Machbarkeitswahn und dem Glauben, der Mensch stehe außer der Natur und sei ihr Beherrscher, geprägt.

Auch Projekte wie Schienenverbindungen zwischen Großstädten und Hauptstädten – so die im Fall Stuttgart 21 viel zitierte „Europäische Magistrale Paris – Stuttgart – Bratislava“ – sind kritisch zu sehen. In Wirklichkeit ist das Verkehrsbedürfnis für „Grenzverkehre“, in den Grenzbereichen zwischen einzelnen EU-Mitgliedstaaten, zehn Mal so groß wie dasjenige für Großstadt-Verbindungen. Doch gerade Schienenverbindungen (Infrastruktur und/oder Schienenverkehrsangebote) in Grenznähe wurde und wird radikal abgebaut. So soll es sogar in der Stadt Aachen demnächst bei Realisierung des ICE Frankfurt – London keinen ICE-Halt mehr in Aachen geben, um die gesamte Verbindung zu beschleunigen.

Interessant ist der Zusammenhang mit den Interessen der Großindustrie. 1985 veröffentlichte die mächtigste EU-Lobbygruppe European Round Table (ERT) das Papier „Missing Links“. Darin propagierte der ERT Großprojekte wie die oben angeführten mit dem Ziel, dass in ganz Europa die natürlichen Widerstände gegen Warentransporte (Meere, Meeresengen, Alpen usw.) durch entsprechende Bauten zu überwinden seien. Der ERT rühmt sich, dass diese seine Vorschläge dann Anfang der 1990er Jahre zur konkreten EU-Politik wurden – nunmehr weitgehend nur „umfirmiert“ in TEN-Projekte.

3. Trennung von Personen- und Güterverkehr

Die EU orientiert auf eine Trennung des Schienenverkehrs und des Schienengüterverkehrs. Das betrifft den Betrieb selbst, wo zunehmend die Güterverkehrssparten der Eisenbahngesellschaften ausgegliedert werden oder unabhängige, private Güterverkehrsbetreiber in den Markt drängen. Dies gilt jedoch auch für die Infrastruktur, wo die EU auf möglichst getrennten Netzen oder, dort wo Schienennetze gemeinsam genutzt werden, auf eine Bevorzugung (Priorisierung) des Schienengüterverkehrs drängt. Diese Orientierung wurde bereits im EU-Weißbuch 2001 verfolgt. Sie wird im neuen

EU-Weißbuch Verkehr vom März 2011 bestätigt. Explizit wurde im 2001er Weißbuch auf das „Vorbild USA“ verwiesen, wobei dort der Schienengüterverkehr dominiert (und noch und wieder vor dem Lkw-Verkehr rangiert) und der Personenschienenverkehr auf einen Marktanteil von weniger als 0,3 Prozent gesunken ist.

Hintergrund für diese Orientierung sind die Anforderungen der großen EU-Konzerne nach just-in-time-Transporten auf Schienen.

Die Folgen dieser Orientierung sind. Weitere Synergieverluste bei den Eisenbahngesellschaften; fortgesetzte Tendenz zur Zerschlagung der Eisenbahnunternehmen; weitere Inflationierung des Güterverkehrs, da die Förderung des Schienengüterverkehrs nicht an eine Verlagerung von der Straße und aus der Luft auf die Schiene gekoppelt ist).

4. Fortgesetzte Privatisierungstendenz in den EU-Mitgliedstaaten mit noch bestehenden staatlichen Eisenbahngesellschaften

Die Privatisierung der Eisenbahnen in Europa begann Mitte der 1990er Jahre, wobei – wie in anderen Bereichen – die britische Regierung damals den Vorreiter spielte. Das Ergebnis der britischen Eisenbahnprivatisierung des Jahres 1996 war desaströs – die privatisierte Infrastrukturgesellschaft ging bereits 2001 pleite und musste rück-verstaatlicht werden. Die heruntergewirtschaftete Infrastruktur befindet sich auch heute noch in einem desolaten Zustand. Der bis heute von privaten Bahnbetreibern bestimmte Schienenpersonenverkehr ist ein Musterbeispiel für Fahrplanchaos und Servicewüste.

Dennoch wird EU-weit der Kurs auf Bahnprivatisierungen fortgesetzt – verbunden mit einer Zerschlagung einheitlicher Gesellschaften, Grundstückspekulation und der Durchdringung des Spitzenpersonals der Eisenbahngesellschaften mit Top-Managern aus Branchen, die mit der Bahn konkurrieren (wie Ölindustrie, Autoindustrie, Flugzeugbau und Airlines). Allein die Tatsache, dass im Zeitraum 1980 bis 2010 in der EU eine Million Arbeitsplätze in den Bereichen der Eisenbahnen und der Bahnindustrie zerstört wurden, müsste zu einem Aufschrei führen. Doch während ein Abbau von Arbeitsplätzen in der Autoindustrie und im Flugzeugbau oft als Politikum behandelt und scharf kritisiert wird, gilt Vergleichbares nicht für einen Sektor, der für einen einigermaßen klimafreundlichen und zukunftsfähigen Verkehr steht.

Entwicklung in Deutschland

Diese vier Elemente, die EU-weit die Verkehrs- und Bahnpolitik kennzeichnen, seien für das deutsche Beispiel nochmals konkretisiert.

Zur ersten Ebene, dem Hochgeschwindigkeitsverkehr:

Im Zeitraum 1995 bis 2010 wurden rund 50 Milliarden Euro in den deutschen Hochgeschwindigkeitsverkehr – vor allem in den Bau neuer und den Ausbau bestehender Strecken investiert. Es handelt sich dabei fast ausschließlich um staatliche Gelder, die nicht von der Deutschen Bahn erwirtschaftet wurden (also um Subventionen). Doch im gleichen Zeitraum ging der Fernverkehr auf Schienen um 18 Prozent

zurück (der Nahverkehr stieg um 25 %, doch dieser profitierte von der genannten gewaltigen Investitionssumme so gut wie nicht). Im gleichen Zeitraum stieg auch die Verkehrsleistung bei den Inlandsflügen um 60 Prozent. Es geht also nicht darum, dass die Verkehrsleistung bei Fernverkehrsfahrten rückläufig gewesen wäre – im Gegenteil.

Zur zweiten Ebene, den Großprojekten.

Im Fall Stuttgart 21 soll zusätzlich zu dem neuen Tiefbahnhof im Zentrum der Stadt (und anstelle des bestehenden, gut funktionierenden) Kopfbahnhofs ein ICE-Bahnhof am Stuttgarter Flughafen gebaut werden. Genauer: unter demselben. Dabei wird im übrigen die EU-Vorgabe verfolgt, wonach alle größeren Flughäfen an das Schienennetz, und zwar, so das neue 2011er Weißbuch, explizit an das Hochgeschwindigkeitsschienennetz, angeschlossen werden sollen. Damit werden Zeitgewinne, die die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm bringen, wieder deutlich relativiert. Vor allem entsteht für die Fahrgäste die groteske Situation: Sie fahren zwar vom Tiefbahnhof zum Airport rund 15 Minuten schneller als bisher mit der S-Bahn; die den Airport bereits erschließt. Doch der neue ICE-Airport-Bahnhof liegt 24,5 Meter unter der Erdoberfläche. Damit verlieren die Fahrgäste bei ihrem Weg über mehrere Rolltreppen – falls diese funktionieren! – wieder rund zehn Minuten, womit so gut wie alle Zeitgewinne zerronnen sind.

Zur dritten Ebene, dem Güterverkehr.

In Deutschland wurden zwischen 1995 und 2010 rund 10.000 Gleisanschlüsse – und damit zwei Drittel des gesamten Bestands) abgebaut, also die Anbindung von Unternehmen an die Schiene gekappt. Man zwingt auf diese Weise die Schiene dazu, nur noch Schienengüterverkehre über weite Distanzen abzuwickeln. Die Schiene in der Fläche wird auch hier zurechtgestutzt.

Zur vierten Ebene, der Privatisierung der Bahn.

Im Rahmen der Orientierung an die Börse wurde in Deutschland die Zahl der Bahnhöfe mit Funktionen für den Schienenverkehr (mit Schalter, Service, Fahrkartenverkauf und Beratung) von 5000 auf weniger als 1500 reduziert. Die Bahnbelegschaft wurde von 380.000 auf 180.000 reduziert. Das Durchschnittsalter des rollenden Materials und der Infrastruktur hat sich deutlich erhöht; vor allem die Infrastruktur befindet sich in einem oft miserablen Zustand. Während das Schienennetz „nur“ von 44.000 km auf 34.000 km oder um 25 Prozent abgebaut wurde, wurden rund 40 Prozent aller Weichen ausgebaut. Damit wurde die Leistungsfähigkeit des Netzes noch stärker reduziert als dies der Abbau des Schienennetzes vermuten lässt. Im gleichen Zeitraum 1995 bis 2010 wurde die Deutsche Bahn AG in einen global player umgewandelt, der im abgelaufenen Jahr 2010 erstmals mehr Umsatz in den Bereichen außerhalb des Schienenverkehrs macht (vor allem also in den Sektoren weltweite Logistik und Lkw-Speditionsgeschäft).

Alternative Verkehrsorganisation

Wir können unsere alternativen Vorstellungen auch entlang der vier Ebenen entwickeln.

1. Bahn der Zukunft – eine Flächenbahn

Im Gegensatz zur Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehrs legen wir den Akzent auf eine in der

Fläche präsenste Bahn. Alle wichtigen Regionen und alle Oberzentren müssen mit der Schiene erschlossen werden. Während das in allen anderen Erdteilen inzwischen weitgehend eine kaum herstellbare Vision oder Utopie ist, ist das in Europa als dem einzigen Kontinent noch vorstellbar. Hier gibt es noch ein relativ flächen-deckendes Schienennetz bzw. dasselbe ist mit einem finanziell tragbaren Aufwand wieder herstellbar. Wir setzen als Ziel die Wiederherstellung des Netzzumfangs des Jahres 1970. Das erfordert einen Wiederaufbau des Schienennetzes um rund 35.000 km oder um knapp 20 Prozent. Gleichzeitig ist ein Elektrifizierungsgrad von mindestens 85 Prozent des gesamten Netzes zu fordern (in der Schweiz liegt dieser bei mehr als 95 %).

Bei den Angeboten auf diesem Netz sollte der Integrale Taktfahrplan im Zentrum stehen. Die Zielsetzungen Flächenbahn und ITF – und die Berücksichtigung von energetischen und Klimazielen – wiederum legen es nahe, dass die Höchstgeschwindigkeit der Eisenbahn begrenzt sein sollte – beispielsweise auf 220 km/h.

2. Alle Großprojekte stoppen – Gelder umwidmen

Alle genannten Großprojekte sollten auf den Prüfstand und in der Regel gestoppt werden. Die entsprechenden hierfür vorgesehenen Summen sind in die Flächenbahn zu investieren. Notwendig ist die Koordination der Gegenwehr bei all diesen Projekten; das (heutige) Treffen in Strasbourg zwischen Aktiven im Val di Susa-Aktiven und in Stuttgart ist ein guter Anfang. Die (italienisch-französisch-spanische) Erklärung von Hendaye vom Frühjahr 2010 weist in dieselbe Richtung.

3. Regionale Schienengüterverkehre entwickeln und stärken

Alle größeren Gewerbegebiete und Unternehmen müssen an die Schiene angebunden werden. Ziel muss eine reale Verlagerung von Güterverkehren von den Straßen und aus der Luft auf die Schiene sein. Dabei ist als erstes auf eine Vermeidung von Güterverkehren insgesamt abzielen. Die aktuelle Struktur des EU-weiten und weltweiten Güterverkehrs mit weltumspannenden Arbeitsteilungen basiert zu einem großen Teil auf massiv subventionierten Transportpreisen (und mit Steuermitteln finanzierten Großprojekten). Während die Verkehrspolitik seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten die Anrechnung der externen Kosten insbesondere beim Straßen- und Flugverkehr verbal propagiert, haben sich die Frachtkosten auf der Straße mehr als halbiert und wurden bei der Luftfracht deutlich gesenkt.

4. Eisenbahnen in öffentlichem Eigentum

Alle bisherigen Erfahrungen mit Privatisierungen von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln haben gezeigt, dass auf diese Weise öffentlicher Verkehr segmentiert, abgebaut und dessen Komfort radikal reduziert und massenhaft Arbeitsplätze zerstört werden. Wir treten stattdessen ein

- für den Erhalt der in öffentlichem Eigentum befindlichen Eisenbahnen
- für die Wiederherstellung des öffentlichen Eigentums bei Eisenbahnen.

Dabei geht es nicht primär um die Verteidigung von Staatseisenbahnen wie sie derzeit existieren bzw. wie sie bis in die 1980er Jahre dominierten. Eine Bahn der Zukunft kann dann mehr dezentrale und bürgernähere Formen des öffentlichen Eigentums aufweisen, wenn gewährleistet bleibt, dass Fahrpläne und Standards von Sicherheit und Service ein einheitliches Niveau haben und es hier keine neue Barrieren für die Nutzung gibt. Ohne das Modell der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) glorifizieren zu wollen, so scheint dort doch das starke Gewicht kantonalen Eigentums verbunden mit Formen direkter Garantie ein Grund dafür zu sein, dass diese Eisenbahn hinsichtlich Komfort und Präsenz in der Fläche europaweit vorbildlich ist.

Die Unternehmensform der Eisenbahnen sollte auch den Zielsetzungen, „der Allgemeinheit“ und „den Verkehrsbedürfnissen“ zu dienen (so im übrigen Artikel 87e der deutschen Verfassung) angepasst sein. Die Form einer Aktiengesellschaft ist hier per se bereits ein Widerspruch zu diesen Zielsetzungen, da Aktiengesellschaft laut gesetzlicher Vorgabe primär auf Profitmaximierung zielen müssen (was sich über eine Satzung allerdings einschränken lässt). Die Fraktion DIE LINKE im Bundestag brachte dazu jüngst einen Antrag ein, in dem die Umwandlung der Deutschen Bahn AG in eine Anstalt des öffentlichen Rechts gefordert wird. Das ist wohlgerne eine andere Form als es die Bundesbahn vor Gründung der DB AG (also bis 31. 12.1993) war: Die Bundesbahn war ein „Sondervermögen des Bundes“, was eine direktes Hineinregieren der Politik bis in den operativen Bereich hinein zulässt, wohingegen die Anstalt des öffentlichen Rechts weitreichende Autonomie gewährt und Möglichkeiten einer starken demokratischen Steuerung eröffnet.

Auf der Linie dieser Zielsetzungen gibt es aktuell zwei ausgearbeitete Konkretisierungen:

- ein Programm „SchieneEuropa2025“, das das Bündnis Bahn für Alle zusammen mit den Grünen in NRW und der britischen Transportgewerkschaft RMT im Sommer 2009 veröffentlichte (in: Lunapark21, Extra01, in deutscher und englischer Sprache)
- das Programm Bahnsinniges Baden-Württemberg, das die Bundestagsfraktion der LINKEN im Februar 2011 veröffentlichte und das eine Alternative zu Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke – dann flächendeckend für das gesamte Bundesland – darstellt.

Gegen argumente und Chancen

Gegen ein solches alternatives Programm werden in der Regel drei Totschlag-Argumente vorgebracht: Erstens es gehe um die vielen Arbeitsplätze in der Autoindustrie, zweitens die Alternative komme zu teuer und drittens es gebe keine Mehrheit für eine so weitreichende Alternative.

Arbeitsplätze: Die Autoindustrie ist extrem kapitalintensiv. Die Zahl der Arbeitsplätze in der Autobranche in Deutschland blieb in den vergangenen 30 Jahren weitgehend gleich – bei einer Steigerung des Outputs um das Zweieinhalbfache. In der EU selbst blieb die Zahl der Arbeitsplätze im Fahrzeugbau ebenfalls seit 1990 konstant – wobei es einen radikalen Abbau in Westeuropa gab, der

durch ziemlich genau ebenso viele (billigere) Jobs in Mittel- und Osteuropa aufgefangen wurde. Allerdings dürfte es in Zukunft zu einer Abwanderung von Auto-Arbeitsplätzen aus ganz Europa in die neuen Märkte (China, Indien, Brasilien, Russland usw.) kommen, wo die Lohnkosten nochmals deutlich niedriger liegt und sich die Kundschaft vor den Fabrikatoren befindet. Im übrigen gibt es sogar im Auto-Bundesland Baden-Württemberg mehr als doppelt so viele Jobs im Maschinenbau als in der Autoindustrie. Grundsätzlich würden bei Verwirklichung der Alternative mehr neue und gesellschaftliche sinnvolle Arbeitsplätze entstehen als Arbeitsplätze – meist: ohnehin – in Fahrzeugbau entfallen. Dies ist auch deshalb so, weil die Produktions- und Dienstleistungsprozesse in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Eisenbahnen und Bahnindustrie weit arbeitsintensiver sind als in der Autoindustrie.

Geld: Generell gilt, dass der Straßenverkehr nur einen Bruchteil seiner Kosten deckt, dass die notwendige Integration der externen Kosten (für Lärm, Umweltschäden, Klimabelastung, gesundheitliche Schäden) diesen deutlich teurer darstellen würden – und dass er die Gesellschaft auch deutlich teurer kommt als öffentlicher Verkehr. Jede Verlagerung hin zu öffentlichem Verkehr entlastet letzten Endes die Gesellschaft und die Volkswirtschaften.

Mehrheiten: Mehrheiten gegen zerstörerische Verkehrsprojekte und für eine Alternative sind gewinnbar. Das zeigte in Deutschland die breit angelegte, fünfjährige Kampagne gegen die Bahnprivatisierung. Das zeigt der Kampf um Stuttgart 21 und für die Alternative eines optimierten Kopfbahnhofs. Das Problem dürfte nicht abstrakt sein, ob man Mehrheiten gewinnen kann. Das Problem besteht darin, wie die medialen Blockaden gebrochen, wie eine wirksame Kampagne für eine solche alternative Transport- und Verkehrsorganisation geführt und welche Bündnisse dafür eingegangen werden können.

Von Heinrich Heine wird oft das folgende Zitat gebracht: „Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Mir ist als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.“

Bei diesem Zitat wird fast immer eine wichtige Passage ausgelassen, meist stehen an der entsprechenden Stelle – wie oben – auch keine Auslassungszeichen. Im Originalzitat schrieb Heine, der deutlich politischer war als er heute meist präsentiert wird: „Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch die letztere anständig zu töten! Mir ist als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt...“ (H.H. Werke, Lutetia, München 1984, Band 5, S. 449).

Heute gibt es ausreichend Kapital, um Raum UND Zeit zu töten. Die Folgen für Umwelt, Klima, Kultur und Demokratie sind verheerend.

Die hier skizzierte Alternative ist auch ein Plädoyer für das Zurückgewinnen von Nähe, für Entschleunigung und für Demokratie (die unter anderem Kultur und Zeit erfordert).

Wie wurden S21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bei der Bedarfsplan-Überprüfung schön gerechnet?

Gerrit Schrammen

Dass hier Daten „manipuliert“ oder zumindest so lange zurechtgebogen wurden, bis das Ergebnis passt, davon sind alle Gegner der beiden Projekte Stuttgart 21 (S21) und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm – zu Recht! – überzeugt. Die Frage lautet jedoch: Können sie es auch beweisen?

Als jemand, der den Bundesverkehrswegeplan 2003 fast fünf Jahre intensiv begleitet hat, erlaube ich mir eine Beweisführung, die nicht in allen Fällen abschließend ist, aber mehrere Ansatzpunkte für die weitere Arbeit aufzeigt. (Als Quelle wird fast ausschließlich die Studie „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ genutzt, die Seitenangaben folgen denen in der Studie.)

Die wichtigsten Aspekte und Stellschrauben im Überblick:

1. Das NKV beträgt 1,2, nicht 1,5. Die 1,5 gelten nur dann, wenn die Mottgers-Spange gar nicht realisiert wird. Sie soll aber ebenfalls im Bedarfsplan verbleiben, dann gilt NKV 1,2.

2. Die Bewertung umfasst S21, die NBS Wendlingen-Ulm und die ABS Neu-Ulm-Augsburg in einem.

a) Der für S21 berücksichtigte Kostenanteil ist zu niedrig

b) Die Hereinnahme der ABS Neu-Ulm – Augsburg ist zwar leider durch den Bedarfsplan gedeckt, das Herausrechnen würde aber das NKV von S 21 und der NBS voraussichtlich erheblich mindern.

3. „Nutzen bringen“ nur Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienengüterverkehr (SGV)

a) Es wird ein nicht existierender SGV erfunden, der zum Nutzen beiträgt; ob es diesen je geben wird, ist m.E. völlig ungewiss

b) Durch die NBS wird eine zusätzliche Kapazität für 31 oder 32 zusätzliche Güterzüge geschaffen (davon 16 auf NBS), so dass statt 80 insgesamt 112 verkehren können

Zu 1.

Im Bericht des BMVBS („Ergebnisse der Überprüfung...“) wird das NKV für das Projekt „Pfo4 ABS / NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg“ mit 1,5 angegeben.

Darunter heißt es: „Falls PF4 nicht vor PF 16 (Mottgers-Spange) realisiert wird“ wird das NKV mit 1,2 angegeben.“

Diese Darstellung ist zumindest grob irreführend!

Richtig ist, dass in der Studie zwei Fälle untersucht wurden (S. 9-18 bis 9-48). Maßgeblich für die Frage, ob das NKV nun 1,2 oder 1,5 ist, ist die Frage, bei welchem Projekt die Nutzen angerechnet werden.

Der errechnete Nutzen besteht darin, dass Teile des Straßenverkehrs und des Luftverkehrs auf die Schiene

verlagert werden (ohne diese Nutzen wäre nebenbei gesagt kein Schienenprojekt wirtschaftlich). Bei weiträumigen Verkehrsströmen ist es relativ egal, ob diese zwischen München und Frankfurt über Nürnberg oder über Stuttgart geführt werden. Für die reguläre Bewertung wurden „die verkehrlichen Nutzen im Korridor Frankfurt/Main – München anteilig den Planfällen 4 und 16a zugeschrieben“ (S. 9-39). Hier stellt sich die Frage: In welchem Verhältnis erfolgte dies? 50-50? Daraus ergibt sich ein NKV von 1,2 für dieses Projekt.

„Ordnet man die im Korridor Rhein/Main – München zu erwartenden verkehrlichen Nutzen vollständig der ABS Stuttgart – Ulm – Augsburg zu, steigt das NKV von 1,2 auf 1,5.“

Das kann man machen, aber nur wenn man die Mottgers-Spange gar nicht realisiert! Es ist nicht die Frage, welches Projekt zuerst realisiert wird, sondern ob beide realisiert werden sollen oder nur eins. Die Mottgers-Spange wird als PF 16a ebenfalls als bauwürdig angesehen. Für ihre Bewertung wurden die Verkehrsströme aber auch herangezogen, zumindest steht dort keine Aussage, dass Teile der Verkehrsströme wegen bestimmter Annahmen zum PF 4 herausgerechnet wurden. Ein Bezug zum PF 4 fehlt vielmehr völlig.

DIE „EINNAHMEN“ WERDEN ALSO DOPPELT VERBUCHT!

Das ist nicht zulässig. Entweder raus mit der Mottgers-Spange oder die ABS/NBS hat nur ein NKV von 1,2!

Zu 2.

Im Bedarfsplan heißt das Projekt - im Bericht des BMV zutreffend bezeichnet - „ABS/ NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg“. Es heißt nicht Wendlingen-Ulm(-Augsburg). Deswegen ist es richtig, dass auch S21 z.T. einbezogen wurde. Ebenfalls richtig ist es deswegen (leider) auch, dass die ABS Ulm-Augsburg einbezogen wurde.

Aufschlussreich ist ein Blick auf die anteilig berücksichtigten Kosten des Bundes:

S 21	Bundesanteil	564 Mio. €
NBS Wendlingen-Ulm	Gesamtkosten!	2.890 Mio. €
ABS Neu-Ulm – Augsburg		251 Mio. €

Das macht insgesamt Kosten von 3.705 Mio. € aus. Interessant ist, dass der Landesanteil an der NBS nicht berücksichtigt oder „abgezogen“ wird.

Zu 2a)

In der Studie wird nicht die obige Begründung für die Berücksichtigung von S21 angeführt, sondern angeführt, dass „die Projekte ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg und Stuttgart 21 eine untrennbare Einheit (bilden) und (...) nur gemeinsam bewertet werden“ können (S. 9-27).

Um dies aufzulösen, wurden in der Studie lediglich „die Nutzen in den Bereichen SGV und SPFV ermittelt“ (ebd.). Dabei wurde „dem SPNV der Binnenverkehr der Region Stuttgart zugeordnet (..) und dem SPFV die restlichen Verkehrsbeziehungen“ (ebd.). Näheres zur Abgrenzung bei 3a).

Der Bundesrechnungshof ist der Auffassung, dass auch der Erlös aus dem Grundstücksgeschäft als Anteil des Bundes zu werten ist. Folgt man dieser Argumentation, dann lägen die Kosten um rund 900 Mio. € höher, das NKV wäre deutlich niedriger und eindeutig unter 1,0!

entspricht der Anteil der Stadt, des Flughafens, des Landes und des Bundes an den übernommenen Kosten von S21 jeweils dem Nutzen? Anders gefragt: Ist es hinreichend, „einfach“ die Kosten zu berücksichtigen, die der Bund nun mal offiziell übernimmt, oder müsste man, wenn man eine solche Betrachtung anstellt, nicht wenigstens verdeutlichen, wer eigentlich welchen Nutzen hat, um gewissermaßen „virtuelle“ Kostenanteile zu ermitteln?

Zu 2b)

Die Kosten für die ABS Neu-Ulm – Augsburg machen weniger als 10 % der berücksichtigten Gesamtkosten aus. In der gesamten Untersuchung findet sich keine Unterscheidung dahingehend, durch welche Teilmaßnahme welche Nutzen anteilig entstehen, so dass hier keine abschließenden Aussagen getroffen werden können. Klar ist: Je größer der Nutzen durch die Teilmaßnahme der ABS die Kosten von lediglich ca. 7% übersteigt, desto niedriger der Nutzen für die NBS, wenn diese getrennt betrachtet werden würde.

Ehrlicherweise muss aber gesagt werden, dass die errechneten Nutzen beim SGV wohl ausschließlich durch die NBS zu Stande kommen (s. 3b).

Zu 3)

„Die NBS Wendlingen – Ulm ist von ihrer verkehrlichen Zielrichtung her eher ein PV (Personenverkehrs)-Projekt „ (S. 9-37).

„Zusätzlich zwischen Österreich/Italien/Südosteuropa und Stuttgart/Rhein/Neckar zu erwartende Nachfragesteigerungen im SGV können mit der vorhandenen Infrastruktur nicht abgefahren werden. Sinnvoll nutzbare Alternativrouten stehen für diese Relationen nicht zur Verfügung“. (S. 9-18).

Bedeutet die zentrale Aussage dieser – zugegeben – aus dem Zusammenhang gerissenen Zusammenstellung zweier Aussagen aus der Studie, dass die NBS das zentrale Problem nicht löst und eben die Lösung für ein nicht vorhandenes Problem darstellt?

Zu 3a)

Auf Seite 9-21 wird erläutert, dass als Hypothese „regionale Fernverkehrslinien“ eingeführt wurden. Diese sollen die bisher am Kopfbahnhof endenden Linien offenbar übernehmen.

„Unter ‚regionalen Fernverkehrslinien‘ wird ein Produkt verstanden, das zwischen dem heutigen Regionalexpress und dem heutigen IC/EC angesiedelt ist. (...) Vergleichbare Produkte sind beispielsweise der München-Nürnberg-Express oder die insbesondere in Baden-Württemberg verkehrenden IRE-Züge.“

In der Abbildung auf Seite 9-20 (unten) ist ersichtlich, wie viele Züge in diese Kategorie E fallen. Hier stellen sich die folgenden Fragen:

Ist konkret geplant, dass solche Züge fahren?

War davon in der Schlichtung die Rede? Finden diese im Betriebskonzept Berücksichtigung?

Oder ist das eine „Luftbuchung“ um den Nutzen des ja ausschließlich berücksichtigten Fernverkehrs künstlich in die Höhe zu treiben? Natürlich ist die Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr problematisch, aber wenn es sie gibt und sie vorgenommen werden muss, dann sollte dies sauber und nachvollziehbar erfolgen.

Zu 3b)

Maßgeblich für den Nutzen ist nicht die Zahl der Züge des SGV auf der NBS, sondern die insgesamt zusätzliche Kapazität für den SGV auf beiden Strecken. Im Bezugsfall Bo ohne die Strecke liegt die Kapazität laut Gutachten (9-24) bei rund 40 Güterzugpaaren pro Tag (also 80 Zügen).

Auf Seite 9-30 wird dann dargestellt, dass durch die NBS mehr Güterverkehr auf der NBS und der Altstrecke fahren kann, die Differenz wird auf S. 9-31 dargestellt. Derzeit sind es 56 Güterzüge am Tag!

Gibt es wirklich Bedarf für 112 Güterzüge/Tag?

Können die da dann tatsächlich fahren?

Als Massenrestriktion für die NBS werden 1.050 Tonnen brutto angenommen; was bedeutet das und ist das zutreffend?

Angeblich liegen 40% aller Güterzüge auf dieser Strecke bereits jetzt unter dieser Masse: (Wegen der Geislinger Steige – oder handelt es sich hier um einen Durchschnittswert in Deutschland?).

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Annette Groth, Heike Hänsel, Thomas Lutze, Ulrich Maurer, Jens Petermann, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und das Sparpaket der Bundesregierung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Bundesregierung will in Ergänzung ihres Entwurfs für den Bundeshaushalt 2011 mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2011 weitreichende Sparmaßnahmen zu Lasten von Erwerbslosen und Hartz-IV-Empfängern umsetzen. Über den Bundeshaushalt soll das Projekt Stuttgart 21 kofinanziert und die ICE-Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm finanziert werden. Es besteht ein politisch aufschlussreicher Widerspruch zwischen einem Sparen auf dem Rücken von Menschen, für die im Alltag jeder Euro wichtig ist, und der Vergeudung von Milliarden-Euro-Beträgen für ein Bahnprojekt, das ein Stadtzentrum zerstört und den Schienenverkehr schädigt. Der Verzicht auf Stuttgart 21, die NBS Wendlingen–Ulm sowie weitere verkehrspolitisch kontraproduktive Großprojekte bei Umsetzung vorliegender Alternativen ergibt ein Einsparvolumen, das rund der Hälfte der unsozialen Sparmaßnahmen im sozialen Bereich entspricht.
2. Die Bundesregierung vertritt den Standpunkt, Stuttgart 21 sei kein Projekt des Bundes, sondern ein Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Tatsächlich bestehen die Gelder, die für Stuttgart 21 aufgewandt werden, mehrheitlich aus Bundesmitteln. So lautet die Bilanz des Bundesrechnungshofs in dessen Bericht vom 30. Oktober 2008. Die Bundesregierung weigert sich, die Argumentation des Bundesrechnungshofs zu akzeptieren, dass es sich bei Stuttgart 21 um ein Projekt des Bundes handelt. Haushalts- und Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wurden und werden die Kostenberechnungen der DB AG vorenthalten, die somit nicht überprüft werden können.
3. Die Betreiber von Stuttgart 21 rechtfertigen das in der deutschen Eisenbahngeschichte bisher größte Bahnhofprojekt damit, dass der Schienenverkehr in der Region und insbesondere der internationale Fernverkehr verbessert werden würde. Das Gegenteil ist der Fall. Der Untergrundbahnhof wird laut einem von der Landesregierung Baden-Württemberg bis August 2010 zurückgehaltenen Gutachten ein gefährliches Nadelöhr sein. Die deutlich verlängerten und beschwerlichen Wege der Fahrgäste in den 15 Meter unter dem jetzigen Bahngleisniveau liegenden neuen Bahnhof bedeuten für Millionen Fahrgäste im Jahr Behinderungen und Verschlechterungen.

4. Die Bundesregierung rechtfertigt den Neubau der Strecke Wendlingen–Ulm mit wichtigen Fahrtzeitgewinnen. Tatsächlich entstanden deutlich längere Fahrtzeiten, da die DB AG in den vergangenen 15 Jahren die Infrastruktur nicht ausreichend instand hielt. Die Fahrtzeit Stuttgart–München war 1995 fast so kurz wie sie mit der teuren NBS werden soll.
5. Bundesregierung und DB AG belegen die Wirtschaftlichkeit der NBS unter anderem damit, dass auf dieser auch Güterverkehr abgewickelt werde. Tatsächlich können herkömmliche Güterzüge die NBS aufgrund ihrer extremen Steigung nicht befahren.
6. Stuttgart 21 wird als ein für Baden-Württemberg wichtiges Infrastrukturprojekt vorgestellt. Tatsächlich handelt es sich um ein zentralistisches Projekt, das enorme Mittel in der Landeshauptstadt konzentriert, die im übrigen Schienennetz des Bundeslandes fehlen werden. Ähnlich verhält es sich bei der NBS, die als Teil eines umfassenden Ausbaus des Schienennetzes präsentiert wird. Tatsächlich tragen laut einem Gutachten des Umweltbundesamtes vom August 2010 Stuttgart 21 und die NBS dazu bei, dass wichtige und sinnvolle Schienenprojekte im Südweststaat (so der Ausbau der Rheintrasse im Zulauf zur Schweiz) auf Eis gelegt und der erforderliche Ausbau des Schienennetzes blockiert werden.
7. Die Kostenangaben der DB AG und der Bundesregierung für die Projekte Stuttgart 21 und die NBS von 7 Mrd. Euro sind unrealistisch. In einem Gutachten des Umweltbundesamtes (UBA) wird von Gesamtkosten in Höhe von mindestens 9, bis zu 11 Mrd. Euro ausgegangen.
8. Die Bundesregierung und die DB AG argumentieren, die Beschlüsse für Stuttgart 21 und die NBS seien unumkehrbar. Tatsächlich fielen die Entscheidungen auf unsolider Grundlage, weil wesentliche Fakten nicht berücksichtigt oder nicht zur Kenntnis gebracht wurden. Dies betrifft die tatsächlichen Kosten, die Gefahren aufgrund der spezifischen Geologie und die Tatsache, dass die NBS nicht von herkömmlichen Güterzügen und nicht von ICE-1- bzw. ICE-2-Garnituren befahren werden kann. Es handelt sich um eine Täuschung derjenigen, die die Entscheidungen trafen, und verstößt gegen die guten Sitten.
9. Bundesregierung und DB AG argumentieren, die Planungen für Stuttgart 21 und die NBS seien alternativlos. Tatsächlich gibt es detaillierte alternative Pläne zur Optimierung des bestehenden Kopfbahnhofs, zur Verbesserung der bestehenden Bahnstrecke über die Schwäbische Alb und zur Einbeziehung der Knoten Stuttgart und Ulm in einen integralen Taktfahrplan. Die Kosten für diese Alternativen liegen bei weniger als der Hälfte dessen, was Stuttgart 21 und die NBS kosten würden. Die Kosten für einen Ausstieg aus dem Projekt liegen bei einem Drittel dessen, was die Stuttgart-21-Befürworter behaupten.
10. Bundesregierung, DB AG, Landesregierung Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart argumentieren, die Entscheidung für Stuttgart 21 sei demokratisch getroffen. Tatsächlich wird mit diesem Projekt der Mehrheitswille der Bevölkerung in Stuttgart und in der Region aufs Größte missachtet. Der Stuttgarter Gemeinderat verweigerte und verweigert die Durchführung eines Bürgerbegehrens. Eine repräsentative Umfrage Ende August 2010 ergab, dass zwei Drittel in Stuttgart und mehr als die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg das Projekt Stuttgart 21 ablehnen. In Stuttgart und Region entstand eine Bürgerbewegung von beeindruckender Breite und thematischer Tiefe, die inzwischen in der bundesweiten Öffentlichkeit als vorbildlich gilt.

11. Bis zum Vorliegen einer neuen Wirtschaftlichkeitsberechnung durch die Bundesregierung für die NBS und der Vorlage einer Alternativplanung für Stuttgart 21 werden die für die NBS und Stuttgart 21 im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel gesperrt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Stuttgart 21 wie vom Bundesrechnungshof angemahnt als Projekt des Bundes einzustufen;
2. auf die DB AG daraufhin einzuwirken, dass diese die Baumaßnahmen für Stuttgart 21 und die Planungen für die NBS umgehend einstellt;
3. eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung für die NBS Wendlingen–Ulm unter Berücksichtigung der Tatsache vorzunehmen, dass auf dieser kein Schienengüterverkehr stattfindet, und die alternativen Vorschläge für Bahnhof und NBS als Grundlage für die Neuplanungen zu verwenden;
4. darauf hinzuwirken, dass anstelle der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm in Baden-Württemberg ein umfassender Ausbau der Schiene zu einer Bürgerbahn und Flächenbahn stattfindet, der Vorbildfunktion für andere Regionen hat.

Berlin, den 13. September 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Zu Abschnitt 1

Zu Nummer 1

Die Bundesregierung beschloss im Mai 2010 als Gesamtpaket und am 1. September 2010 in Form des Entwurfs des Haushaltsbegleitgesetzes 2011 ein „Sparpaket“ mit einem Volumen von 80 Mrd. Euro für die kommenden vier Jahre. Auf den Sozialbereich entfallen allein 30 Mrd. Euro. Mit dem Bundeshaushalt 2011 erhalten diese Sparmaßnahmen zu Lasten von Erwerbslosen und Hartz-IV-Empfängern erstmals Gesetzeskraft. Die mit diesem Antrag angestrebten Einsparungen allein bei Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm belaufen sich auf mehr als 5 Mrd. Euro (zuverlässig zu erwartende Kosten von etwa 10 Mrd. Euro abzüglich der Kosten für die alternativen Vorschläge). Der Bund finanziert auch andere verkehrspolitisch kontraproduktive Großprojekte wie die Y-Trasse, die Fehmarnbelt-Anbindung oder die NBS Nürnberg–Erfurt, die ebenfalls auf den Prüfstand gehören und teilweise im UBA-Gutachten vom August 2010 kritisiert werden.

Zu Nummer 2

Der Bundesrechnungshof stellte in seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung vom 30. Oktober 2008 über die Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm fest: „Durch das Projekt Stuttgart 21 werden 140 ha Grundstücke in Stadtlage veräußerbar, die nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden. Das Bundesministerium und die DB AG setzen grundsätzlich Erlöse aus solchen Grundstücksverkäufen vom Finanzierungsanteil des Bundes ab. Dies entspricht gängiger Praxis bei den Schienenwegevorhaben, die der

Bund fördert. Der Bund hat aber bei Stuttgart 21 mit der Rahmenvereinbarung im Jahre 1995 darauf verzichtet, so dass die DB AG die Grundstückserlöse vereinnahmt. Die bisherigen und noch zu erwartenden Erlöse aus den Grundstücksverkäufen und deren Verzinsung belaufen sich nach Berechnung des Bundesrechnungshofes auf etwa 1 400 Mio. Euro. (...) Die Finanzierungsanteile des Bundes [bei Stuttgart 21; d. Verf.] summieren sich auf 2 533 Mio. Euro (BSchwAG (§ 8 Abs. 1 und 2): 500 und 200 Mio Euro; LuFV: 300 Mio. Euro; GVFG (Bundesanteil): 153 Mio. Euro; Grundstückserlöse: 1 400 Mio. Euro). [Der Bund] trägt damit die Hauptlast der Finanzierung, obwohl Stuttgart 21 als Projekt der DB AG und des Landes deklariert ist. Die DB AG beteiligt sich mit Eigenmitteln von 1 115 Mio. Euro an dem Projekt, die durch die erzielten und noch zu erwartenden Grundstückserlöse mehr als gedeckt sind. (...) Zu beanstanden ist, dass die DB AG Mittel aus der LuFV bereitstellen will, die der Bund eindeutig für den Erhalt des Schienennetzes und nicht für den Neubau bestimmt hat. Hinzu tritt, dass diese Mittel für einen Zeitraum außerhalb des Geltungsbereichs der noch abzuschließenden LuFV eingeplant sind. Für diese Finanzierung besteht noch keine Bindung im Bundeshaushalt, da noch keine Verpflichtungsermächtigungen ausgebracht sind. Der Bund ist deshalb haushaltsrechtlich nicht ermächtigt, für das Vorhaben eine Finanzierungsvereinbarung abzuschließen. Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens ist somit nicht sichergestellt.“

Zu Nummer 3

Der „stern“ vom 8. Juli 2010 veröffentlichte in einem Beitrag von Arno Luik Auszüge aus der Studie der renommierten schweizerischen Firma SMA und Partner AG vom Juni 2008 zum Projekt Stuttgart 21. Die gesamte Studie wurde danach publik gemacht (u. a. bei www.kopfbahnhof-21.de). Dem Auftraggeber, der Landesregierung, und dem Auftragnehmer war klar, dass die Studie intern bleiben muss, da deren Ergebnisse das Projekt Stuttgart 21 in Frage stellt. Deshalb heißt es am Ende des Berichts: „Aufgrund der Brisanz der vorliegenden Resultate ist absolutes Stillschweigen erforderlich.“ Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erklärte im Juli 2010 gegenüber dem Magazin „stern“: Diese Studie ist dem BMVBS nicht bekannt. Entweder hat die vereinbarte Geheimhaltung so gut funktioniert, dass selbst der wichtigste Kofinanzier von Stuttgart 21 von der Studie nichts erfuhr. Oder das BMVBS hat spezifische Gründe, die Studie nicht kennen zu wollen. Beides wäre fatal. Denn die Studie kommt zu vernichtenden Ergebnissen. In dem SMA-und-Partner-Bericht wird festgestellt, dass Stuttgart 21 mit einem „hohen Stabilitätsrisiko“ verbunden ist, dass es bei Realisierung von Stuttgart 21 nur noch „eine geringe Gestaltungsmöglichkeit des Fahrplans“ geben wird und dass Stuttgart 21 insgesamt ein „schwer beherrschbares Gesamtsystem“ ist. Die SMA und Partner AG deckt u. a. auf, dass Stuttgart 21 auf mehreren Verbindungen des S- und Regionalbahnverkehrs mit Fahrtzeitverlängerungen verbunden ist (z. B. auf der IRE-Strecke Stuttgart–Tübingen und auf der Gäubahn). Bei einzelnen Zügen sind Standzeiten im neuen Durchgangsbahnhof von bis zu 12 Minuten erforderlich (was die versprochenen Fahrtzeitgewinne relativiert). Der für eine qualitative Verbesserung des Schienenverkehrs erforderliche integrale Taktfahrplan (ITF; nach Vorbild der Schweizerischen Bundesbahnen SBB) wird bei Verwirklichung von Stuttgart 21 ausgeschlossen. Insgesamt wird der neue Bahnhof zu einem Nadelöhr. Ein relevantes Wachstum des Schienenverkehrs und damit die Verlagerung von Verkehr aus der Luft und von der Straße wird mit Stuttgart 21 ausgeschlossen.

Zu Nummer 4

Die Fahrtzeit Stuttgart–München betrug nach dem 1995er-Fahrplan 121 Minuten. Im Fahrplan 2010 beträgt sie 144 Minuten; die Fahrtzeit hat sich trotz des

Einsatzes neuer, schnellerer und teurerer Züge (zweite und dritte Generation der ICE) um 23 Minuten verlängert. Ohne Stuttgart 21 und NBS sind (bis 2015) Fahrtzeitverkürzungen von 16 Minuten möglich – durch den Ausbau der Strecke Olching–Augsburg und den Verzicht auf einen Halt in München-Pasing. Bei Realisierung von Stuttgart 21 und NBS und bei Verzicht auf einen Halt in Pasing wären bis 2025 Fahrtzeitverkürzungen von 25 Minuten möglich; bei einem für den Regelverkehr vorgesehenen Halt im neuen ICE-Bahnhof in Flughafen-Echterdingen wären es noch 19 Minuten. Bis 2025 wäre also ein Fahrplan darstellbar mit einer Fahrtzeit Stuttgart–München von 103 Minuten ohne Halt in Echterdingen, bzw. von 109 Minuten mit einem solchen Halt. Letzteres ergäbe gegenüber 1995 eine 12-minütige Fahrtzeitverkürzung. Vergleichbare Zeitgewinne sind durch kleinteilige Ausbaumaßnahmen auf den bestehenden Verbindungen binnen weniger Jahre und für den Bruchteil an Finanzmitteln erzielbar (Angaben nach: Prof. Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell, Studie vom 23. Juni 2010).

Zu Nummer 5

Die NBS hat gegenüber der bestehenden – oft als zu steil bezeichneten – Strecke (Geislinger Steige) eine um zehn Kilometer längere Steigungsstrecke. Bisher müssen die Züge beim Queren der Schwäbischen Alb eine Höhendifferenz von 250 Meter überwinden. Auf der NBS beträgt die Höhendifferenz 450 Meter (plus 80 Prozent). Die Steigungsstrecke ist zehn Kilometer länger als die bisherige. Die Steigung liegt im Mittel bei 2,5 Prozent (am steilsten Streckenabschnitt sind sogar 3,1 Prozent Steigung eingeplant). Bisher wird die Strecke noch von 50 Güterzügen pro Tag befahren. Wirtschaftliche Güterzüge mit einer Lok und 1 500 Tonnen Gewicht werden nicht in der Lage sein, die NBS zu befahren. Die Befürworter der NBS gehen, um die Wirtschaftlichkeit darstellen zu können, davon aus, dass auf der NBS „leichte Kaufmannszüge“ verkehren. Im UBA-Gutachten heißt es dazu: „Außer dem InterCity-Parcel-Zug von DHL sind leichte, schnelle Güterzüge unbekannt. Gäbe es sie, würden sie dennoch die NBS aus Kostengründen meiden, da im intermodalen Wettbewerb Trassenpreise der höchsten Kategorie nicht zahlbar sind.“ So werden die NBS-Trassenpreise um rund 60 Prozent höher als diejenigen auf der gegenwärtigen Strecke sein. Auch besteht eine günstige alternative Verbindung über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth mit nur minimalen Steigungen und niedrigen Trassenpreisen. Im Übrigen wurde auch im Fall der NBS Nürnberg–Ingolstadt bei der Planung von 90 Güterzügen ausgegangen; dort weigert sich die DB AG bislang, Güterzüge auf dieser Strecke fahren zu lassen, trotz deutlich niedrigerer Steigungen von nur 2 Prozent.

Zu Nummer 6

Der Bundesrechnungshof schreibt im Bericht vom 30. Oktober 2008: „Zu beanstanden ist, dass die DB AG Mittel aus der LuFV bereitstellen will, die der Bund eindeutig für den Erhalt des Schienennetzes und nicht für den Neubau bestimmt hat.“ Vergleichbares gilt für den Einsatz von GVFG-Mitteln (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; siehe Nummer 2 der Begründung). Das angeführte UBA-Gutachten zu den Schieneninfrastrukturprojekten vom August 2010 stellt fest: „Ohne Verzicht auf die Prestigeprojekte“ beim Schienenwegebau seien „die dringlichsten kapazitätssteigernden Vorhaben jedoch nicht einmal bis 2030 finanzierbar.“ Die Gutachter fordern, Stuttgart 21 müsse „umgehend gestoppt werden“, weil es kein Nadelöhr beseitigt, sondern neue schafft. Die Gutachter bezeichnen auch die NBS Wendlingen–Ulm als „konzeptionell falsch“.

Zu Nummer 7

Bei der ersten Präsentation 1994 war Stuttgart 21 mit 4,8 Mrd. D-Mark veranschlagt. Als das Projekt 2007 neu aus der Taufe gehoben wurde, wurden Gesamtkosten in Höhe von 2,8 Mrd. Euro genannt. Ende 2009 ließ die DB AG eine Neuberechnung durchführen. Als Obergrenze wurden 4,5 Mrd. Euro genannt. Die Berechnung ergab laut Gutachten des UBA 4,9 Mrd. Euro. Darauf wurde „nochmals gerechnet“. Durch riskante Einsparvorgaben wie dünnere Tunnelwände, weniger Querstellen als Rettungstunnel und den Verzicht auf die Anpassung des Gleismittelabstands auf den Fildern, der bei Fernverkehrszügen eigentlich vorgesehen ist, sowie den Einsatz von 3 900 Bauarbeitern aus Osteuropa wurde ein Einsparpotential von bis zu 800 Mio. Euro errechnet. Seit Dezember 2009 werden die Gesamtkosten mit 4,088 Mrd. Euro angegeben. Das Münchner Büro Vieregge-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung legte 2008 dagegen ein Gutachten vor, wonach die Stuttgart-21-Kosten bei 6,9 bis 8,7 Mrd. Euro liegen – bezogen auf einen Preisstand von 2008.

Die Kosten für die NBS gab das BMVBS mit 2 Mrd. Euro an (Preisstand 2004). Nach Neuberechnungen nennt das BMVBS im August 2010 Kosten in Höhe von 2,89 Mrd. Euro. Eine vergleichende Untersuchung von Prof. Roland Ostertag vom Juni 2008 kommt bei Fertigstellung der NBS bis 2025 auf Gesamtkosten von 5,4 bis 5,6 Mrd. Euro. Laut UBA-Gutachten zeichnen sich für Stuttgart 21 und die NBS „Gesamtkosten von mindestens 9 Mrd. Euro ab, ggf. bis zu 11 Mrd. Euro“.

Zu Nummer 8

„Ich muss laut werden. Man muss jetzt die Notbremse ziehen.“ Mit diesen Worten meldete sich Ende August 2010 Frei Otto zu Wort, der Architekt, der 1997 zusammen mit dem Architekten Christoph Ingenhoven den Wettbewerb für Stuttgart 21 gewann. Frei Otto stieg aus dem Projekt Mitte 2009 aus. Seine Kehrtwende begründet er vor allem mit den geologischen Gefahren: Zwei Gefahren sieht der Architekt (...): „dass der Bahnhof eventuell überschwemmt [wird], oder aber auch, dass er „wie ein U-Boot aus dem Meer“ [aufsteigt].“ (stern, 35/2010). Solche Befürchtungen werden durch ein geologisches Gutachten des Ingenieurbüros Smolczyk & Partner aus dem Jahr 2003 gestützt. Es belegt, wie tückisch Stuttgarts Untergrund ist und empfahl, vor einem Baubeginn „das Vorhandensein von großräumigen Hohlkörpern mittels Bohrungen zu erkunden.“ Das wurde Mitte 2009 versucht, dann jedoch schnell wieder abgebrochen, weil es sich als zu gefährlich erwies: Das Kühlwasser der Bohrmaschinen war in tiefer gelegenen Gärten aufgetaucht. Ein Abrutschen des Ameisenbergs über der Jugendherberge konnte nicht ausgeschlossen werden (stern, 35/2010).

Rechtlich wäre ein Ausstieg aus Stuttgart 21, und erst recht bei der NBS, möglich. Die Stuttgart-21-Befürworter versuchen deswegen, einen Ausstieg als „zu teuer“ darzustellen. Der Sprecher des Projekts Wolfgang Drexler behauptet, ein Stuttgart-21-Ausstieg koste bis zu 1,5 Mrd. Euro. Der Bahnexperte Prof. Christian Böttger legt aber dar, dass maximal ein Drittel dieser Kosten real anfällt. Schließlich sind die Immobiliengeschäfte Kern der Stuttgart-21-Finanzierung. Zwar müsste die DB AG an die Stadt die erhaltenen Erlöse aus dem Grundstücksverkauf zurückzahlen. Doch im Gegenzug erhält sie die Grundstücke wieder. Thomas Wüpper bilanzierte in der „Frankfurter Rundschau“: „Ein Nullsummenspiel (...) Mit positiven Effekten: Die Stadt erhielte den gezahlten Kaufpreis plus Zinsen wieder (...) Bei der DB indes wären ‚Korrekturbuchungen‘ nötig (...) mit den Vorschüssen aus dem S21-Geschäft konnte der Konzern jahrelang arbeiten. (...) 2009 rettete die DB damit ihre Krisenbilanz. (...)“. Der außerordentliche Ertrag wurde dem Ergebnis zugeführt. „Das heißt: DB-Chef Rüdiger Grube (...) hat mit dem S21-Sondergewinn seine Antrittsbilanz kräftig geschönt.“ (26. August 2010).

Die Projekte Stuttgart 21 und die NBS sind verkehrspolitisch kontraproduktiv, strukturell zentralistisch und mit dem Grundcharakter eines demokratischen Gemeinwesens unvereinbar. Die Vorhaben stehen in einer Reihe mit Projekten wie dem Atomkraftwerk Whyll, der Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf und dem Schnellen Brüter Kalkar. Auch bei diesen Projekten verwiesen die Verantwortlichen auf „unumkehrbare Beschlüsse“. Doch die Vorhaben wurden am Ende von einer breiten, demokratischen Bewegung gestoppt. Im Übrigen war auch in der DDR im Juni 1953 die Normenerhöhung „beschlossen und verkündet“. Sie wurde durch die Streikbewegung rückgängig gemacht. Als einige Mächtige die Streikenden, im Namen einer vermeintlichen Mehrheit, des Verrats beschuldigten, schrieb ein kluger Mensch, was auch den Stuttgart-21-Befürwortern ins Stammbuch zu schreiben ist: „Wäre es da/Nicht doch einfacher, die Regierung/Löste das Volk auf und/Wählte ein anderes?“ (Bertolt Brecht, Die Lösung, Gesammelte Werke, Band 10, S. 1010).

Zu Nummer 9

Die Gegner von Stuttgart 21 sind Befürworter einer Verbesserung des Schienenverkehrs. Sie haben dies mit dem Gegenmodell „K21“ (Kopfbahnhof 21) konkretisiert. Die Argumentation lautet: „Ein Kopfbahnhof ist im Zeitalter von Trieb- und Wendezügen kein betriebliches Hindernis mehr. (...)“. Bei K21 entspricht die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm der, die Stuttgart 21 erzielen würde. „Im Gegensatz zum Projekt Stuttgart 21 bleiben beim Alternativmodell K21 der Kopfbahnhof und die Panoramabahn nach Vaihingen erhalten. (...) Das Alternativmodell mit seinen 16 Gleisen (...) bietet die Möglichkeit, einen Integralen Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild einzurichten.“ Dadurch verkürzen sich die Reisezeiten. Durch „die Halbierung der Bahnsteigzahl bei Stuttgart 21 (...)“ würden sich doppelt so viele Reisende auf den Bahnsteigen drängeln als bisher. (...) Sollte die Verkehrsnachfrage steigen, wären die Zulaufstrecken bei K21 mit vergleichsweise geringem Kostenaufwand erweiterbar. (...) Beim Modell K21 bleibt das Bau- und Kulturdenkmal Bonatz-Bahnhof unberührt. [Es kommt] zu keinem Eingriff in den Schlossgarten. (...) [Weder wird] die Frischluftzufuhr noch die nächtliche Abkühlung der Stadt beeinträchtigt. (...) [Das bedeutet]: keine Gefährdung der Mineralquellen, keine unvorhersehbaren Risiken durch die problematische Struktur in der Geologie (...) K21 lässt sich in Abschnitten realisieren. Es bietet ein hohes Maß an Flexibilität“ (www.kopfbahnhof-21.de). Inzwischen liegen weitere Konkretisierungen der Alternative vor, so in einer Studie von Prof. Karl-Dieter Bodack vom 15. Februar 2010.

Zu Nummer 10

Seit Sommer 2010 sind sich die vielen Berichterstatter zu Stuttgart 21 einig, dass das Bahnprojekts gegen den Willen der Mehrheit der Stuttgarter Bevölkerung durchgesetzt werden soll. „SPIEGEL ONLINE“ berichtet am 1. September 2010 unter dem Titel „Mehrheit im Ländle lehnt Stuttgart 21 ab“, über die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage in Baden-Württemberg. Arno Luik schrieb im „stern“: „Bei dieser Geschichte geht es um viel mehr: wie Politikverdrossenheit entsteht. Erwachsene Menschen haben es satt (...), dass ihnen gesagt wird, tief unten in der Erde ist es schöner als oben.“ (stern, 28/2010). Im „DER TAGES-SPIEGEL“ schrieb Harald Martenstein: „Das hatten die Planer nicht auf der Rechnung: Bürger, die ihre geschundene Stadt immer noch lieben.“ (14. August 2010). Heimo Fischer porträtierte in der „FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND“ den „Kopf des Tages – Beruf Widerständler“: „Leute wie Stocker kämpfen nicht nur gegen den Neubau, sie fordern mehr Mitbestimmung für die Bürger – und bieten den Mächtigen die Stirn. Das macht ihren Protest auch für die politikverdrossene Mitte interessant.“ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 23. August 2010). Josef-Otto Freudenreich schrieb in der „Berliner Zeitung“:

„Zehntausende ziehen durch die Straßen, Kreuzungen und Züge werden blockiert, und ein Ende ist nicht abzusehen. Der Bürgerentscheid, den Schuster einst versprochen hat, findet jetzt mit den Füßen statt. Angefangen hat es mit den Montagsdemos, die mittlerweile in die vierzigste Folge gehen, mit renitenten Schwaben, die ihre Fahnen hochhalten, in Vuvuzelas blasen, auf Topfdeckel schlagen, [und] ‚oben bleiben‘ brüllen“. (28. August 2010).

Zum Allgemeinen: So vielschichtig die Gründe für kontraproduktive Großprojekte nach Art von Stuttgart 21 sind, so spielt die materielle Interessenverflechtung und eine Politik zugunsten des Straßenverkehrs zweifellos eine Rolle. Drei der vier letzten Bahnchefs stammten aus dem Top-Management von Daimler (Daimler-Benz, DaimlerChrysler respektive der Daimler Group): Heinz Dürr war Vorstandsmitglied bei Daimler-Benz, Hartmut Mehdorn war Top-Manager bei Daimler-DASA und Airbus-EADS. Rüdiger Grube war bis Anfang 2009 Top-Manager bei Daimler und Verwaltungsratschef von EADS/Airbus. In der kurzen Ära des derart nicht mit der Autoindustrie vernetzten Interims-Bahnchefs Johannes Ludewig wurde das Projekt Stuttgart 21 offiziell aufgegeben. Oft sind die Verbindungen fast banal-direkt. Drei exemplarische Personalien: Stuttgarts Finanzbürgermeister Michael Föll saß im Beirat des Bauunternehmens, das den Zuschlag zum Abriss des Nordflügels des Bonatz-Baus erhielt (er gab nach Bekanntwerden dieser Verbindung nicht etwa seine Funktion als Finanzbürgermeister, sondern nur den Job beim Abrissunternehmen offiziell auf). Martin Herrenknecht überwies rechtzeitig zum Bundestagswahlkampf (2009) 70 000 Euro an die CDU. „Der Produzent von Großbohrmaschinen (Slogan: ‚Wer mit uns bohrt, kommt weiter‘) hofft auf Aufträge, wenn der Stuttgarter Hauptbahnhof komplett unter die Erde verlegt wird.“ (DER SPIEGEL, 4/2010). Martin Herrenknecht ist Mitglied im Unterstützerkreis von Stuttgart 21, den der damalige Ministerpräsident Günther Oettinger im Herbst 2006 berief. Lothar Späth, ehemaliger baden-württembergischer Ministerpräsident, Mitglied im genannten Stuttgart-21-Unterstützerkreis, ist Aufsichtsratsvorsitzender der Herrenknecht AG.

Interessant ist die lange historische und die internationale Tradition, Schienen und Bahnhöfe unter die Erde zu verlegen. Als die DB AG Mitte der 90er-Jahre 22 „21er Projekte“ zur Verlegung von Schienenverkehr unter die Erde vorstellte – darunter München 21, Frankfurt 21 und Stuttgart 21 – schrieb die konservative „DIE WELT“ zum Münchner Projekt: „Die Pläne dafür sind alt. Schon in den dreißiger-Jahren wollte der ‚Führer‘ die Gleisstränge beseitigen und den Bahnhof nach Laim verlagern“. Das Springer-Blatt zitierte aus einem Schriftsatz der Sonderbaubehörde „Ausbau der Hauptstadt der Bewegung“ vom 29. April 1938: „Städtebaulich ergibt sich für den Ausbau der Hauptstadt der Bewegung die Möglichkeit, auf dem über 2 ½ km langen freigewordenen Gelände des jetzigen Bahnkörpers einen wahrhaft monumentalen Straßenzug zu schaffen“. Die Tageszeitung bilanzierte: „Bahn-Chef Dürrs Neugestaltungsideen haben nichts mit diesem Monumentalprojekt zu tun – und sind doch ebenso verwegen in der Größenordnung.“ In der NS-Zeit wurde auch eine „umfassende Neugestaltung der Innenstadt Stuttgarts“ geplant. Dabei sollte der Hauptbahnhof in den Rosensteinpark verlegt und die Stadt optimal für den Autoverkehr erschlossen werden. Der Historiker Wolfgang Christian Schneider schrieb 1982: „Die Verkehrsführung, die von (...) der nationalsozialistischen Weltanschauung begründet wurde, ist in den Grundzügen die heutige [= 1982; d. Verf.]. Bis auf den Abriss des Neuen Schlosses und die Verlegung des Hauptbahnhofs wurden alle diese Planungen [überwiegend nach dem Zweiten Weltkrieg; d. Verf.] auch durchgeführt“. (Wolfgang Christian Schneider, Hitlers „wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes“, Nationalsozialistische Stadtplanung, Bauten und Bauvorhaben in Stuttgart, in: Demokratie und Arbeitergeschichte, Jahrbuch 2 der Franz Mehring-Gesellschaft, 1982).

Mit der Verlegung von Schienen und Bahnhöfen sind oft materielle Interessen verbunden, die mit einer Förderung des Schienenverkehrs nichts zu tun haben beziehungsweise die den Interessen der Eisenbahnen meist widersprechen. Das Magazin „FOCUS“ veröffentlichte bereits 1993 – vor Gründung der DB AG und vor einer ersten Vorstellung der 21er-Projekte – einen umfassenden Artikel über das „Mega-Milliarden-Ding“. Darin wurde ein Blick auf die Entwicklung in den USA und in New York geworfen. Neben zwei Bildern mit der Penn Central Station in New York – einem Bild mit breit gefächertem Gleisnetz und einem stattlichen Bahnhofsgebäude aus den 1920er-Jahren und einem zweiten Foto von derselben Stelle in den 1990er-Jahren, auf dem nur noch Hochhäuser und Straßenzüge zu sehen sind – heißt es: „Wolkenkratzer über dem Bahndamm: Weil der Nutzwert breiter Schienenstränge in keinem Verhältnis mehr zu den Bodenpreisen in der City stand, überbauten die New Yorker kurzerhand diese hässliche Gleisschneise samt einigen Bahnhöfen mit Hochhäusern und Straßen“ (43/1993). Der Schienenpersonenverkehr in den USA wurde im Zeitraum 1920 bis 1970 auf weniger als ein Zehntel reduziert. Das Wochenblatt „FOCUS“ konkretisierte die Perspektive aus den USA für Deutschland wie folgt: „Heinz Dürr, Führer der privaten Deutschen Bahn AG (...) gibt sich entschlossen, mit Bahnhöfen und Brachland gutes Geld zu verdienen (...). Für das Geschäft mit Immobilien wird im Vorstand der DB AG eigens ein neues Ressort geschaffen.“ Die Bilanz von „FOCUS“: „Das 41 000 Kilometer lange Schienennetz ist als Immobilie pures Gold. Die Gleisschneisen durch die Städte könnten raffiniert umbaut werden“.

Ist die anteilige Finanzierung von S21 und der NBS Wendlingen-Ulm durch das Land Baden-Württemberg verfassungswidrig?

Gerrit Schrammen

Die Finanzierung des umstrittenen deutschen Bahnprojekts „Stuttgart 21“ durch das Land Baden-Württemberg ist laut einem Gutachten im Auftrag der Landtagsfraktion der Grünen Baden-Württembergs verfassungswidrig. Sowohl der milliardenteure Umbau des Stuttgarter Bahnhofs wie auch die ICE-Trasse nach Ulm seien klare Bundesaufgaben. Baden-Württemberg habe nicht das Recht, das Projekt mitzufinanzieren, betonte der Verfassungsrechtler Professor Hans Meyer von der Berliner Humboldt-Universität Mitte November 2010 in Stuttgart. Nach dem Grundgesetz sei die Kofinanzierung durch Land und Stadt verboten, damit sich reiche Länder keine Bundesinvestitionen kaufen könnten. Inzwischen steht das Gutachten im Zentrum des Anlaufs für ein neues Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21. Es spielt auch eine zentrale Rolle bei den Debatten um die Regierungsbildung in Baden-Württemberg nach der Landtagswahl vom 27. März 2011 und der Frage, ob es einen Volksentscheid zu S21 geben soll.

Das Gutachten steht hier zum Download bereit:
http://www.bawue.gruene-fraktion.de/cms/themen/dokbin/361/361362.rechtsgutachten_prof_hans_meyer_finanzve.pdf

Bewertung des Gutachtens

Die Ausführungen sind durchaus interessant. Ob sich dieser Rechtsauffassung allerdings in Gänze andere Juristen anschließen werden, halte ich aber für fraglich. Es gibt m. E. zwei große Schwachstellen des Gutachtens:

Es gibt sehr wohl Fälle, in denen Länder auch Autobahnen oder Bundesstraßen anteilig mitfinanzieren (wollen). Im Gutachten wird das auf Seite 25 verneint. Die Aussagen des Gutachtens gelten aber wegen der gleichen Regelung im Grundgesetz 1:1 auch für Bundesfernstraßen.

Der Autor nimmt keine Abgrenzung vor, auf welche Arten von Investitionen ins Schienennetz diese Ausführungen zutreffen. § 9 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) wird zwar erwähnt, der Autor versäumt es aber, eine klare Abgrenzung vorzunehmen. Nach den Ausführungen des Gutachtens müsste konsequent betrachtet jedenfalls dieser Paragraf ebenso verfassungswidrig sein wie die durchaus übliche Finanzierung des Ausbaus oder Erhalts von Strecken aus Regionalisierungsmitteln.

Fazit Ich glaube nicht, dass die Mitfinanzierung so absolut verboten ist. Es muss im Fall einer solchen Kofinanzierung jedoch klar abgegrenzt werden bzw. klare Kriterien geben.

Zu 1.

Die Geltung von 104a Grundgesetz für Bundesfernstraßen ist noch wesentlich eindeutiger als die für Schienenwege und muss nicht ausführlich hergeleitet werden. Der Autor befasst sich in seinen Ausführungen bezüglich Bundesfernstraßen ausschließlich damit, dass der Bund den Ländern einen Teil der Planungskosten erstattet (Seite 25).

Es gab und gibt aktuell aber durchaus eine Reihe von Fernstraßen, die mit Hilfe anderer Gebietskörperschaften finanziert wurden. Die Fälle sind mit S21 und der NBS z.T. absolut vergleichbar:

Die Emsland-Autobahn wurde mit finanzieller Hilfe der angrenzenden Regionen gebaut (http://de.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn_31)

Für die geplante Küstenautobahn A 22 wird mit dem Ziel einer Kofinanzierung schon fleißig gesammelt.

Der Herrentunnel in Lübeck war früher ebenfalls in der Baulast des Bundes. Der Bund übernahm hier – wie bei S21 vorgesehen – die „Sowieso“-Kosten für den nun in Öffentlich-Privater-Partnerschaft (ÖPP) betriebenen Tunnel. Die Baulast ging allerdings, anders als bei S21 geplant, an die Stadt über. (Die Übertragung des Bahnhofes ans Land / die Stadt wäre eine interessante Forderung für S21!)

In Hamburg soll die Reichsstraße in Wilhelmsburg verlegt werden. Das Land Hamburg wollte dazu unter Schwarz-grün 10,4 Mio. € beisteuern. Dies war Grund für eine schriftliche Frage von uns (Antwort der Bundesregierung vom 26. April 2010 auf Frage 78 des MdB Jan van Aken, Drucksache 17/1535, S.47f)

In Saarbrücken will die Stadt die A 620 teilweise in einen Tunnel verlegen. Das ist vom Ansatz her vergleichbar mit S21. Hier ist der Bund, weil die Initiative eben vom Land / der Stadt ausgeht, nur bereit, einen Anteil zu übernehmen. In der Antwort der Bundesregierung vom 9. Juli.2010 auf die Fragen 94 bis 97 des MdB Thomas Lutze, Drucksache 17/2589, S 67f heißt es dazu: „Das Projekt ist städtebaulich veranlasst.“ Anders als in anderen Projekten will der Bund keine „Sowieso“-Kosten übernehmen (wohl weil aktuell keine Sanierung erforderlich ist). Vielmehr wird festgestellt: „Eine Kostenbeteiligung (...) ist nur im Rahmen der ermittelten verkehrlichen Nutzen möglich, die durch die Realisierung des Projektes entstehen. Auf dieser Grundlage wurde eine maximale Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von 64 Mio. € ermittelt.“

DIE LINKE im Saarland fordert übrigens, dass das Projekt, weil ja eben die Baulast beim Bund liegt, zu 100% vom Bund finanziert wird!

Die Auswirkungen der Meyer´schen Ausführungen zu 104a GG auf Bundesfernstraßen müssten in jedem Fall noch untersucht und die Frage gestellt werden, inwieweit die o.g. Fälle verfassungswidrig wären.

Zu 2.

Aus § 10 Abs. 2 BSchWAG geht eindeutig hervor, dass auch andere Gebietskörperschaften als der Bund Schienenwege finanzieren bzw. entsprechende Vereinbarungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abschließen dürfen. Natürlich geht die Verfassung vor. Nur würde dann die Schlussfolgerung des Gutachtens letztlich bedeuten, dass die Anwendung von § 9 und 10 BSchWAG verfassungswidrig wäre.

Das Thema Regionalisierungsgesetz erwähnt der Autor mit keinem Wort. Es ist m.E. zumindest fraglich, warum die Finanzierung des Streckenausbaus oder -erhalts aus diesen Mitteln zulässig sein sollte, wenn Länder generell nicht in Bundesschienenwege investieren dürfen.

Im Gutachten wird darauf verwiesen, dass die NBS Wendlingen-Ulm dem Fernverkehr dient. Das stimmt natürlich nicht ganz; die Frage ist evtl., wie Nah- und Fernverkehr sauber getrennt betrachtet werden können. Die Tatsache, dass Neubaustrecken auch für den Nahverkehr genutzt werden, diene ja (leider) regelmäßig als „Nachweis“ dafür, dass die im BSchWAG geforderten 20% der eingesetzten Mittel dem Nahverkehr zu Gute kamen. Diese Diskussion blendet der Autor ebenfalls völlig aus.

Zu 3

Wenn man nicht der strengen Auslegung folgt, dass gar keine Finanzierung von Schienen- und Fernstraßen durch andere Gebietskörperschaften als den Bund zulässig wären, dann ließe sich aus 2. die Schlussfolgerung und das folgende Kriterium etablieren: Der Bund muss das alleine finanzieren, was im Bedarfsplan Schiene steht. Dann würden die Ausführungen auf die NBS zutreffen, auf S21 aber nicht.

Die Begründung der Bundesregierung für die Zulässigkeit des Landesszuschuss in Hamburg (s.o.) führt aber in eine andere Richtung:

„Artikel 104a GG verbietet jedoch nicht, dass Bund und Länder in einem Aufgabenbereich zusammenwirken, in dem sich die Kompetenzen zur Aufgabenwahrnehmung überschneiden. Zulässig ist eine Mitfinanzierung von Bundesfernstraßenprojekten durch ein Land nur dann, wenn durch die Mitfinanzierung der Bundesaufgabe zeitgleich auch konkrete Ziele der landeseigenen Verwaltungskompetenz realisiert werden können und die Höhe der Landesbeteiligung auch den Landesinteressen entspricht“.

DAS ist die offizielle Position der Bundesregierung zu der Frage.

DAS müsste auf S21 und die NBS übertragen werden. Ich bin mir sicher, das Land Baden-Württemberg – oder wer auch immer vor Ort nach den mit der Landtagswahl veränderten Bedingungen das zu tun beabsichtigt – bekäme Probleme, das so zu begründen.

Denn.....dazu müssten voraussichtlich Nahverkehr (als zulässiges Landesinteresse) und Fernverkehr sauber voneinander getrennt betrachtet werden. Sodann müsste mit konkreten Zahlen unterlegt begründet werden, dass der Anteil des Landes an der Finanzierung dem Nahverkehrsanteil bzw. dem für die Verbesserung des Nahverkehrs notwendigen Anteil an der Finanzierung entspricht. Die knapp eine Milliarde Euro, die das Land unter der Vorgänger-Regierung zuschießen wollte – und die nach gegebener Beschlusslage weiter zugeschossen werden soll – übersteigen bei weitem den grob geschätzten anteiligen Nutzen, den die Neubaustrecke für den Nah- und Regionalverkehr haben könnte.

B Verkehrspolitik allgemein

Seit Anfang der 1990er Jahre legen EU-Verkehrskommissare – ein Mal handelte es sich um eine Verkehrskommissarin – ein Weißbuch zum Thema Verkehrspolitik der Europäischen Union vor. Das jüngste Dokument dieser Art wurde Ende März 2011 präsentiert – fast exakt ein Jahrzehnt nach der Präsentation des vorausgegangenen. Winfried Wolf stellt die verschiedenen Weißbücher der EU auf den Prüfstand und benennt als Gemeinsamkeit die systematische Abwendung von Nachhaltigkeit und eine kontinuierliche Orientierung auf Markt, Konkurrenz und Abbau von Daseinsvorsorge.

Einen wichtigen Stellenwert in der EU-Verkehrspolitik nehmen die TEN-Projekte ein – Großprojekte mit der Bezeichnung Trans Europäische Netze. Darauf wurde bereits im Abschnitt zu Stuttgart 21 eingegangen (siehe dort Anhörung in Strasbourg). Im folgenden bewertet Malte Riechey den aktuellen Stand der TEN-Projekte und präsentiert Vorschläge der LINKEN.

Die Bundestagsfraktion der LINKEN und die Rosa Luxemburg-Stiftung veranstalteten Ende Oktober 2010 in Stuttgart eine Konferenz mit dem Titel AutoMobilKrise. Rainer Rilling von der Stiftung bilanziert die Veranstaltung, auf der vor allem über Wege aus der Autogesellschaft – auch mit betroffenen Gewerkschaftern aus dem Fahrzeugbau in Deutschland und anderen Ländern – debattiert wurde.

Über Chance und Notwendigkeit für öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum schreiben Sabine Leidig und Dominik Fette.

Schließlich dokumentieren wir die Zusammenfassung einer TOPOS-Studie über die erheblichen, negativen Auswirkungen von Autobahnen auf Wohnstrukturen.

Papier & Wirklichkeit

Neues Verkehrs-Weißbuch und alte EU-Verkehrspolitik - Eine Einordnung mit kritischen Anmerkungen

Winfried Wolf

Von vielen Betrachtern werden die Weiß- und Grünbücher der EU zum Verkehr als eine Art Gegenpol zum Maastrichter und Lissabonner Vertrag beziehungsweise zur allgemeinen neoliberalen Grundorientierung der EU (mit Liberalisierung und Privatisierung usw.) gesehen. Tatsächlich können sich Leute, die das „Greenwashing“ der offiziellen Politik betreiben, in solchen Büchern, die im Gegensatz zu EU-Verordnungen unverbindliche Willensäußerungen sind, ohne Rücksicht darauf, später beim Wort genommen zu werden, ausbreiten.

Als am 28. März 2011 das neue Weißbuch Verkehr der EU-Kommission in seiner endgültigen Fassung vorgestellt wurde, gab es dann auch ein weiteres Mal Reaktionen, die vieles in dem Text übersahen und zu vieles in dem Text für bare Münze nahmen. Die Europäische Verkehrs-Gewerkschaft (EVG), der Zusammenschluss der Eisenbahngewerkschaften Transnet und GDBA, findet in dem Weißbuch „eine Reihe von guten Ansätzen, die die Schiene im intermodalen Wettbewerb stärken könnte.“ Michael Cramer, grüner Europaparlamentarier, urteilt deutlich kritischer, glaubt aber doch, dass „die Kommission die Herausforderungen richtig benennt“. Der Deutsche Naturschutzring (DNR) erkennt in dem EU-Dokument „Anstrengungen, Marktoptionen mit Nachhaltigkeitsanforderungen in Einklang zu bringen.“

Besonders auffallend ist: Das Weißbuch wird – nicht zuletzt vom Verkehrskommissar Siim Kallas selbst – mit dem Duktus „Hoppla, jetzt kommen wir...“ vorgestellt. Das mag auch daran liegen, dass das letzte Verkehrs-Weißbuch, das 2000/2001 unter der damaligen Kommissarin Loyola de Palacio erarbeitet wurde, vor ziemlich genau einem Jahrzehnt vorgestellt wurde. Daher wird leicht vergessen, welche Art Kontinuität es bei der widersprüchlichen Einheit von Weißbüchern und Grünbüchern einerseits und realer Verkehrspolitik und -entwicklung andererseits gibt. Die bereits zitierte Gewerkschaft EVG beispielsweise konstatiert: „Die Ziele (im Weißbuch; W.W.) sind nicht neu. Gut aber ist, dass sie auf höchster EU-Ebene nun als offizielle Ziele definiert werden.“ Die EVG hat sogar im Weißbuch eine Passage entdeckt, wonach „die EU anstrebt, einen Großteil des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern“. In Wirklichkeit wurden auf dieser „höchsten EU-Ebene“ bereits mehrfach vergleichbare Ziele proklamiert. Allerdings wurde weder in vorausgegangenen Weißbüchern eine derart drastische Verlagerung auf die Schiene projektiert, noch findet sich Vergleichbares im neuen Weißbuch. Dazu kommen wir noch.

Um nicht immer erneut Momentaufnahmen des jeweils neuen Weiß- und Grünbuchs vorzunehmen – und durch diese Art Momentaufnahmen den Blick für das Ganze zu verlieren – macht die Einordnung des jüngsten Weißbuchs in vorausgegangene EU-Dokumente Sinn.

Bisherige EU-Dokumente.

Oder: fünf falsche Glaubenssätze

Das erste Grünbuch der EU-Kommission zum Thema Verkehr aus dem Jahr 1992 verwendete erstmals den Begriff der Notwendigkeit einer „nachhaltigen Mobili-

tät". Dort ist sogar von der notwendigen Vermeidung "unnötigen Transports" die Rede. Der Text forderte eine Wettbewerbs- und Marktordnungspolitik, die die Verzerrungen zu Lasten der umweltfreundlichen Verkehrsträger beseitigt.

Das im selben Jahr, Ende 1992, vorgelegte Weißbuch "Zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik" wurde, war bereits deutlich stärker vom Liberalisierungsgedanken der vorherrschenden EG-Politik bestimmt. Der Verkehrswissenschaftler Christian Hey konstatierte, dass dieser politisch-programmatische Text "bemerkenswert (ist), weil (er) zum ersten Mal ausführlich die Umweltdimension in die verkehrspolitische Strategie der EG aufnahm", was wiederum nur zu verstehen sei, weil das Weißbuch "zu einem Zeitpunkt entstand, als die Umweltfolgen des Verkehrs intensiv in verschiedenen europäischen und internationalen Foren diskutiert wurden".¹ Gefordert wurde EU-weit eine „Stabilisierung der CO₂-Emissionen“, wozu „auch der Verkehr seinen Beitrag“ leisten müsse. Es findet sich in diesem Text sogar eine Passage, in der argumentiert wird, dass selbst eine Halbierung des spezifischen Energieverbrauchs von Fahrzeugen keinen hinreichenden Beitrag zur Stabilisierung der CO₂-Emissionen darstellen würde.

Doch in diesem Weißbuch gab es bereits einen ersten falschen Glaubenssatz, der sich bis heute wiederholt. Unterstellt wurde ein vorgegebenes Verkehrswachstum, das als logisches Resultat des allgemeinen Wirtschaftswachstums gesehen wird. Daran schloss sich gleich der zweite falsche Glaubenssatz an: Argumentiert wird, es läge eine "Ineffizienz" der bestehenden Infrastruktur und die Gefahr vor, dass diese Infrastruktur in Bälde "überlastet" sein würde. Die Umweltbelastungen, die der Verkehr verursacht, werden teilweise als Resultat von „Ineffizienz und Überlastung“ gesehen. Im Umkehrschluss heißt dies, es sei die Aufgabe zukunftsweisender Politik, für eine "effiziente" Verkehrsinfrastruktur zu sorgen.²

Im Dezember 1995 wurde das Grünbuch über "faire und effiziente Preise im Transport" vorgelegt. Das Versprechen, das im Untertitel dieses Dokuments mit den Worten "Policy Options for Internalising the External Cost of Transport in the European Union - Politische Optionen zur Integration der " aufscheint, wurde in Wirklichkeit nicht erfüllt. Das Grünbuch kennt, so Christian Hey, "im Grunde nur Gewinner".³ Das wiederum definiere ich als den dritten falschen Glaubenssatz, der da lautet: Von einer „richtigen Verkehrspolitik profitieren alle“. Dies soll – so bereits die Verfasser dieses Weißbuchs – insbesondere für das zentrale Thema des Textes, die "externen Kosten" und

ihre Internalisierung, gelten. Erstmals heißt es explizit, dass es bei der Debatte um externe Kosten nicht um eine Verteuerung der Transportkosten, sondern um deren "Differenzierung" gehen würde.

Ende 2001 wurde unter dem Titel "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" dann das derzeit vorletzte Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik präsentiert.⁴ Ein Ausgangspunkte der EU-Verkehrspolitik ist in diesem Weißbuch der folgende: Im Mittelpunkt steht das Individuum, gewissermaßen der homo mobilis, dem ein "Grundrecht auf Mobilität" zuzugestehen sei. Mobilität und "ihr Anstieg" würden von den EU-Bürgern "als Besitzstand angesehen und sogar als Recht beansprucht". Unternehmer und Individuen werden gleichgesetzt, wobei unterstellt wird, dass beide ein Recht auf adäquate Nutzung des Verkehrssektors haben würden: "Sei es der normale Bürger oder ein Verkehrsunternehmer: Jeder muss ein Verkehrssystem nutzen können, das seinen Erwartungen und Bedürfnissen gerecht wird". An anderer Stelle ist die Rede von einem "Kollektivgut" Nutzung der Verkehrsinfrastruktur.⁵ Hier sehe ich den vierten falschen Glaubenssatz.

In diesem EU-Weißbuch wurde besonders betont, dass dieses "Recht" am besten durch eine Ausweitung des "Wettbewerbs", durch eine "Öffnung" insbesondere im Bereich des Schienenverkehrs wahrgenommen werden könnte. Das Thema "freier Verkehrsmarkt" müsse von der EU auch auf der Ebene der Welthandelsorganisation (WTO) zum Thema gemacht werden. Mit der Aussage „Der Markt wird es richten“ ist dann das Quintett falscher verkehrspolitischer Glaubenssätze voll.

In der Regel bleiben die Verfasser der EU-Weiß- und Grünbücher ausgesprochen schmallippig, wenn es um konkrete Angaben zur zukünftigen Verkehrsentwicklung und deren Aufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsträger geht. Das 2001er Weißbuch plädiert allerdings für einen sogenannten „integrierten Ansatz“ („Option C“), mit dem die „Stabilisierung der Verkehrsträgeranteile auf dem Niveau von 1998“ erreicht werden müssten, um bis 2010 zu „einer ausgewogeneren Verteilung zu gelangen.“ Hier ist auch davon die Rede, bis 2010 eine "allmähliche Entkopplung von Verkehrszunahme und Wirtschaftswachstum und ausgewogenere Verkehrsträgeranteile" zu erreichen.⁶

Das 2011er Weißbuch Verkehr

Das neue Weißbuch trägt den durchaus programmatischen Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden

¹ Christian Hey, Nachhaltige Mobilität in Europa – Akteure, Institutionen und politische Strategien, Wiesbaden 1998, S. 104.

² Europäische Kommission, Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik – Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität, Brüssel 1992 (KOM (92)494 endg., Ziffer 36 (Stabilisierung der CO₂-Emissionen) und Ziffer 172 (Halbierung des spezifischen Energieverbrauchs je Kfz); Ziffer 10 (Verkehrswachstum unabänderlich) und 28 (Überlastung; absehbare Verdopplung).

³ Christian Hey, a. a. O., S. 178.

⁴ Europäische Kommission, "Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft", Brüssel 2001, im folgenden zitiert nach der deutschen Ausgabe.

⁵ 2001er Weißbuch, S.13 (Besitzstand Mobilität); S. 74 (Verkehrssystem entsprechend Bedürfnissen nutzen können); S.84 ("Kollektivgut Verkehrsinfrastruktur").

⁶ 2001er Weißbuch, a. a. O., S. 15

Verkehrssystem“.⁷ Erstaunlicherweise schreibt niemand, dass es sich bereits rein formal um den bisher anspruchslosesten Weißbuch-Text handelt. Während Frau Palacio für das 2001er Weißbuch 137 eher eng bedruckte Seiten benötigte, kommt Herr Kallas mit 35 locker beschriebenen Seiten aus; der eigentliche Textteil umfasst sogar nur 20 Seiten. Natürlich könnte in der Kürze einige Würze stecken – doch das ist nicht der Fall. Im 2001er Weißbuch finden sich immerhin einige Tabellen und Grafiken, die etwas mit realer Verkehrspolitik in der EU zu tun haben. Beispielsweise findet sich dort auf Seite 124 eine Grafik zur „Länge der Autobahnen und Bahnstrecken 1985-1995“. Es dort abgebildete scherenartige Entwicklung ist beeindruckend: eine waagrechte, deutlich abfallende Linie bei der Länge des Schienennetzes und eine steil nach oben weisende Kurve bei der Länge des EU-Autobahnnetzes. Im 2001er Text werden die externen Kosten des Verkehrs wenigstens im Anhang (S. 125) grafisch dargestellt – in der gebührend krassen Form, wonach es so gut wie keine externen Kosten im Schienenverkehr gibt (keine nicht in den Preisen für Schienentransporte enthaltene Kosten), diese jedoch beim Pkw-, Lkw- und Luftverkehr gewaltig sind.

Kommissar Kallas kommt 2011 komplett ohne Tabellen und Grafiken aus. Dieser in der EU-Kommission für Verkehr verantwortliche finnische Kommissar kann sich so ganz auf das große Märchen von Markt und Konkurrenz konzentrieren und schwadronieren: „Das künftige Wohlergehen unseres Kontinents wird davon abhängen, dass alle seine Regionen ihre umfassende und wettbewerbsorientierte Integration in die Weltwirtschaft aufrechterhalten können. Ein effizienter Verkehr ist dabei die Grundvoraussetzung.“ Richtig ist, dass je mehr die Menschen in Griechenland, Irland und Portugal derart „integriert“ wurden, desto krasser stürzten ihre Ökonomien ab.

Im übrigen bestätigt, konkretisiert und variiert Herr Kallas die genannten fünf falschen verkehrspolitischen Glaubenssätze.

Vorgegebenes Verkehrswachstum: Im EU-Weißbuch 2011 wird ein ständiges Wachstum des Verkehrs nicht nur gewissermaßen als naturbedingt unterstellt. Dort wird sogar die Aufforderung formuliert: „Verkehrswachstum gewährleisten“ (S. 5) Kallas weiß: „Die weit verbreitete Annahme, dass zur Bekämpfung des Klimawandels die Mobilität eingeschränkt werden muss, ist einfach nicht wahr.“⁸ Wenn in dem Dokument konkrete Zahlen genannt werden, dann geht es um rasantes Wachstum – etwas um eine Verdopplung des Flugverkehrs (dazu unten).

Die Zielsetzung, Verkehr zu vermeiden – u.a. indem Strukturen geschaffen und gestärkt werden, die dies ohne Verlust an Lebensqualität ermöglichen – gibt es im neuen Weißbuch nicht.

Ineffizientes Verkehrssystem und dessen Überlastung: Bei Kallas liest sich dieser Glaubenssatz wie folgt: „Überlastung ist ein Hauptproblem, besonders auf den Straßen und im Luftraum, und beeinträchtigt die Zugänglichkeit.“ (S. 4) Die Rede ist von „überlastungsbedingte Kosten“, die „bis 2050 um rund 50 Prozent ansteigen“ (S. 5).

Tatsächlich ist es in der Verkehrswissenschaft bekannt, dass neue Straßen immer neuen Verkehr – und neue Staus – produzieren. Umgekehrt sind schienengendene Verkehrs um ein Vielfaches effizienter; ihr Flächenverbrauch je Transportleistung, liegt bei einem Bruchteil desjenigen, den Pkw- und Lkw-Verkehre erfordern. Tatsächlich wird in der EU auf krasse Weise eine Infrastrukturpolitik betrieben, die die ineffizienteste motorisierte Verkehrsart fördern muss. 1990 – zur Zeit des ersten EU-Weißbuchs Verkehr – gab es auf dem Gebiet der heutigen EU (EU-27) ein Autobahnnetz mit 41.885 km; zur Zeit des 2001er Verkehrsbuchs waren es 54.700. Und 2008 sind es 66.000 km. Im gleichen Zeitraum entwickelte sich das Schienennetz auf dem gleichen Gebiet wie folgt: 231.582 km Länge 1990; 217.349 km im Jahr 2000 und 2008 212.842 km.⁹ Hier wird klar, warum Kallas nicht die zitierte Grafik der aus dem Palacio-Weißbuchs übernimmt und aktualisiert.

Alle profitieren von einer richtigen Verkehrspolitik – gerade auch beim Thema externe Kosten.

Siim Kallas argumentiert: „Wir können die Abhängigkeit des Verkehrssystems von Öl aufheben, ohne seine Effizienz zu opfern und die Mobilität einzuschränken, so dass sich rundherum nur Vorteile ergeben.“¹⁰ Von „externen Kosten“ ist im EU-Weißbuch nur am Rande die Rede; in der Regel geht es nur um „externe Effekte wie Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Staus“, die dann „durch Entgelte für die Infrastrukturnutzung internalisiert werden können.“ Wohlgermerkt, es handelt sich um eine Kann-Bestimmung. Wobei klar gemacht wird, dass das, was seit zwei Jahrzehnten gefordert wird, auch im nächsten Jahrzehnt nicht angegangen werden soll: „Die Kommission wird Leitlinien für die Anwendung von Internationalisierungsentgelten auf alle Fahrzeuge und für alle wesentlichen externen Effekte ausarbeiten.“ (S. 18). An anderer Stelle ist verschwommen die Rede von einer „weiteren Internalisierung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern, wobei gemeinsame Grundsätze angewandt werden und die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt werden.“ (S. 34) Es gibt aber bisher keine relevante Internalisierung externer Kosten; der Lkw-Verkehr beispielsweise hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten deutlich verbilligt – bei einer „Internalisierung hätte er sich deutlich verteuern müssen; „gemeinsame Grundsätze“ auf diesem Gebiet gibt es ohnehin nicht.

Die seit Jahrzehnten debattierte und geforderte Besteuerung von Kerosin wird weiter auf die lange Bank geschoben, ja, es wird vor einer Anlastung der exter-

⁷ Weißbuch, EU-Kommission, KOM (2011) 144 endgültig. Brüssel 2011.

⁸ In: Internationales Verkehrswesen vom 6. April 2011.

⁹ EU Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2010, Tabellen 3.5.1 und 3.5.3.

¹⁰ Internationales Verkehrswesen vom 6. April 2011.

nen Kosten im Flugverkehr gewarnt: „Es ist darauf zu achten, dass der Flugverkehr in der EU keinen übermäßigen Belastungen ausgesetzt wird, die die Rolle der EU als globales Luftverkehrskreuz beeinträchtigen könnten. Die Flughafenkapazität muss optimiert und, wo nötig, erhöht werden, um die steigende Flugreisennachfrage (...) zu bewältigen.“

Gerade am Beispiel Flugverkehr wird deutlich, dass es nicht primär um Verkehrsbedürfnisse der Individuen geht, wenn die Nachfrage steigt oder zurückgeht, sondern um die Verkehrsmarktordnung. In Deutschland wurde in den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf Schienen im Zeitraum 1995 bis 2010 mehr als 50 Milliarden Euro investiert – doch der Schienenpersonenfernverkehr war in diesem Zeitraum sogar absolut rückläufig. Im gleichen Zeitraum stieg der deutsche Inlandsflugverkehr um 70 Prozent. Selbst auf Verbindungen mit gut ausgebauten Schienenverbindungen wie Frankfurt/M. – Berlin oder Köln – Berlin gab es in den letzten Jahren einen deutlichen Anstieg der Flugverkehrspassagiere.“

Kollektivgut Mobilität. Laut EU-Weißbuch ist „Mobilität das Lebenselixier des Binnenmarkts (...) Verkehr ermöglicht wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen.“ Bereits im 2001er Weißbuch war zu lesen, dass die EU hinsichtlich von „Eingriffen“ in den Verkehrssektor „weder über die Befugnisse noch über die Mittel“ verfügen würde, um „Verkehrsbeschränkungen vorzuschreiben“. Ein Jahrzehnt später wird Herr Kallas bei diesem Thema ausgesprochen resolut und postuliert: „Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option.“ Als ob nicht jede Geschwindigkeitsbeschränkung, jede Citymaut oder auch mal ein Ejafjallayökull (CHECK!) Mobilität einschränken würden.

Der Markt wird es richten. Ziel der EU-Kommission ist „im nächsten Jahrzehnt (...) einen tatsächlich einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen, in dem alle noch verbleibenden Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen beseitigt (...) und das Entstehen multinationaler und multimodaler Betreiber gefördert wird.“ (S. 11) Insbesondere im Eisenbahnsektor soll eine umfassende Marktöffnung erzwungen werden; proklamiert werden hier: „Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste für den Wettbewerb, u.a. durch obligatorische Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen von Ausschreibungen (...) Gewährleistung eines effektiven und diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur einschließlich schienenverkehrsbezogener Leistungen, insbesondere durch die strukturelle Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Dienstleistungserbringung.“ (S. 21).

Auch bei der Finanzierung der Kosten für den vorgeschlagene massiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktura-

ren sollen der Markt und Banken bestimmend werden: „Um das Prinzip der privaten Finanzierung nutzen zu können, müssen auch ein besserer Regulierungsrahmen und innovative Finanzinstrumente geschaffen werden.“ (S. 17)

Übrigens: Die Kolleginnen und Kollegen haben bei dem eingangs angeführten EVG-Zitat nicht nur eine Passage falsch verstanden. Wenn es heißt: „30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- und Schiffsverkehr (gemeint: Küstenschifffahrt; W.W.) verlagert werden; mehr als 50 Prozent bis 2050.“ (S. 10), dann heißt das doch im Umkehrschluss, dass der Güterverkehr mit kürzeren Distanzen als 300 km Entfernung – und das ist weiterhin das Gros aller Güterverkehre – außen vor bleiben. Vor allem müssen Gewerkschaften Seite 27, Punkt 23 zur Kenntnis und ernst nehmen. Dort wird gefordert: Eine „Festlegung von Mobilitätsplänen, um die Diskontinuität im Störfall aufrechtzuerhalten. In den Plänen sollten die Prioritätensetzung für die Nutzung von Arbeitseinrichtungen, die Zusammenarbeit von Infrastrukturbetreibern, Verkehrsunternehmen, nationalen Behörden und Nachbarländern sowie die vorübergehende Annahme oder Lockerung spezifischer Vorschriften behandelt werden.“

Das liest sich wie die Ankündigung von Streikverboten oder wie staatlich organisiertem Streikbruch – erneut begründet mit dem Gott Mobilität. Schließlich, so die einleitenden Sätze des neuen Weißbuchs, gilt: „Der Verkehr ist die Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarkts und prägt die Lebensqualität der Bürger.“

¹¹ 2005 gab es 1.546.000 Fluggäste auf der Strecke Frankfurt/M. – Berlin; 2008 waren es 1.600.100; 2005 gab es 916.600 Fluggäste auf der Strecke Köln – Berlin; 2008 waren es 1.148.700. Angaben nach: Energy and Transport ..., Tabelle 3.4.4a.

TEN –Projekte der EU

Malte Riechey

TEN-V ist so etwas wie der europäische Bundesverkehrswegeplan, nur unverbindlicher. Dazu gehören als Gesamtnetz derzeit 95.700 km Straße, 106.000 km Schiene, 13.000 km Binnenwasserstraße, 411 Flughäfen und 404 Seehäfen. Teile hiervon befinden sich noch in der Planung oder sind im Bau.

Es gibt eine Förderliste mit 30 prioritären Projekten. Von der Grundidee sollten die Knotenpunkte und Ballungsgebiete in der EU untereinander damit ausgebaut und verbunden werden. Zumeist wurden jedoch Großprojekte angemeldet, die einen solch geringen verkehrlichen Bedarf oder Nutzen haben, dass es für sie keine prioritäre oder ausreichende nationale Finanzierung gegeben hätte.

Die meisten Verkehrsnetze in der EU stammen aus einer Zeit, in der die Planungen vor allem an dem regionalen oder nationalen Verkehrsbedarf orientiert werden. Daher besteht heute z.B. kein einheitliches Eisenbahnsystem, so dass ein Zug nicht durchgängig jede Strecke des Schienennetzes in der EU befahren kann. Durch die Förderung von Infrastrukturen, die Grenzen überschreiten und nationale Netze miteinander verbinden, sollen die Transeuropäischen Netze den Transport von Personen und Gütern verbessern, Randregionen mit den Zentren der Union verbinden und Europa für die Nachbarländer öffnen

Doch auch der TEN-V Zuschuss ist nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, denn die Gesamtkosten allein dieser Projekte werden mit 225 Milliarden Euro veranschlagt. Bisher verzögerten sich die große Projekte aufgrund mangelnder Kofinanzierung des Löwenanteils und fehlende Koordination zwischen den Regierungen.

Die Hauptlast der Finanzierung des TEN-V tragen zwischen 2007 und 2013 mit 196 Mrd. € die Mitgliedstaaten. Die EU selbst stellt über den TEN-V-Haushalt 8 Mrd. € sowie über den europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds 43 Mrd. € bereit. Bisher wurden in das TEN-V von allen Ländern insgesamt 400 Mrd. € investiert, davon rund ein Drittel aus EU-Mitteln. Die nächste Förderperiode wird nun von 2014 bis 2020 beschlossen. Ein Vorschlag will die EU Kommission (EU-KOM) bis Juni 2011 vorlegen.

Die Überarbeitung der TEN Politik dient nach Auffassung der EU-KOM der Beseitigung kritischer Engpässe, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen, insbesondere bei grenzüberschreitenden Strecken und intermodalen Drehkreuzen (Städte, Häfen, logistische Plattformen).

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Die Bundesregierung (BReg) will einen einheitlichen Bewertungsmaßstab mit objektiven und nachvollziehbaren Kriterien wie transportbezogene Daten, Verkehrsströme und Streckenbelastungen. Dies ist bislang nicht der Fall, vielmehr wurden Zuschüsse im Wesentlichen nach

politischem Proporz verteilt. Eine einheitliche Bewertung wäre zum Vorteil großer Transitländer wie Deutschland und für eine Objektivierung der Mittelvergabe auch aus unserer Sicht sinnvoll. Es ist allerdings kaum vorstellbar, dass sich die Entscheidungen zukünftig daran orientieren werden, die politische Realität ist eine andere.

Schwerpunkt grenzüberschreitender TEN-V Förderung

Die Bundesregierung will keine Fokussierung auf grenzüberschreitende Abschnitte, da sie lieber nationale Projekte auf Hauptverkehrsachsen über TEN-V fördern will. Dies lehnt DIE LINKE. ab, weil es dem gesamten Grundprinzip widerspricht.

Seehäfen

Die Bundesregierung will die leistungsfähige Anbindung der Seehäfen, insbesondere die Einbeziehung der umschlagstarken deutschen Häfen Hamburg, Bremische Häfen, Wilhelmshaven / Jade-Weser-Port, Lübeck und Rostock in das Kernnetz. Dies wäre für ein intermodales Verkehrskonzept unter stärkerer Berücksichtigung der Wasserstraßen und Meeresautobahnen grundsätzlich verkehrspolitisch sinnvoll. Was hier fehlt ist ein stärker zielgerichteter Ausbau und eine Verkehrslenkung, so dass nicht alle Standorte in Konkurrenz ausgebaut werden, sondern alle bestehenden Kapazitäten durch Kooperation optimal genutzt werden.

Finanzierung von Unterhaltskosten aus TEN Mitteln

Die BReg will „eine Berücksichtigung der durch den Transitverkehr entstehenden Belastungen auf unseren Verkehrsnetzen und des daraus folgenden Aufwandes für Erhaltungsmaßnahmen“, was ziemlich dreist ist. Die TEN -V Mittel reichen vorne und hinten nicht und sind für Investitionsmaßnahmen gedacht, wenn damit jetzt auch noch der Unterhalt deutscher Straßen bezahlt werden soll, ist gar keine europäische Verkehrsentwicklung mehr möglich.

Europäischer Finanzrahmen

Die BReg lehnt einen „Europäischen Finanzrahmen“ unter Verwaltung der EU-KOM ab, da dieser nationale Investitionen vorwegnehmen würde und nationale Einnahmen aus Verkehrstätigkeiten umfasst. Sie will keine Infrastrukturplanung bzw. Planungsvorgaben durch die EU-KOM.

Befürchtet wird eine weitere Aufgabenverlagerung zur EU, was abgelehnt wird. Also wasch mich, aber mach mich nicht nass. Die Gelder sollen in deutsche Projekte fließen und die Vorgaben solange objektiven Kriterien folgen, wie es passt, Konsequenzen aber bitte nur im nationalen Interesse folgen. Es ist zwar verständlich, aber wenn jedes Mitgliedsland so argumentiert, kommt eine Europäische Verkehrspolitik nicht weiter.

Förderschwerpunkte

Die Frage ist, ob die 30 prioritären Projekte des Kernnetzes im Rahmen der Überarbeitung der Kriterien nochmal grundsätzlich kritisch hinterfragt werden oder ob diese 1:1 für die Förderperiode bis

2020 zu Grund gelegt werden. Viele dieser Projekte sind höchst umstritten, wie Stuttgart 21, die feste Fehmarnbeltquerung, die Y-Trasse oder in Italien: Die Brücke nach Sizilien. Die Projekte müssten grundsätzlich auf dem Prüfstand gestellt und nach den neuen, einheitlichen Kriterien bewertet werden.

Der Generaldirektor für Mobilität und Verkehr, Herr Ruete, hat in seinem Schreiben vom 10.12.10 an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (VeBaS) auf Fragen der Ausschussmitglieder zu den 30 vorrangigen TEN Projekten geschrieben: „Dabei kann erwartet werden, dass der größte Teil der derzeitigen vorrangigen Vorhaben in das neue Kernnetz integriert werden“.

Siim Kallas spricht aktuell in der TEN-Politik hingegen davon, „die östlichen und westlichen Teile der Union effektiv verbinden“ zu wollen. In der gemeinsamen Pressemitteilung (PM) der Präsidentschaft und Kommission vom 08.02.11 heißt es darin: „Die Minister begrüßen die Absicht der Kommission, weiterhin EU-Fördermittel für die künftige Entwicklung des umfangreichen Netzes vor allem in Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellen, die für den Kohäsionsfonds in Frage kommen.“ Das sind Staaten, deren Pro-Kopf-BIP unter 90 % des EU-Durchschnitts liegen, also insbesondere die Süd- und Osteuropäischen Länder. Ob dies der ungarischen Präsidentschaft geschuldet ist? Da es jedoch auch das weitere Kriterium gibt, wonach das öffentliche Defizit max. 3% des BIP des Landes betragen darf, werden die meisten Länder damit gleich wieder eingeschränkt. Da stellt sich die Frage: Wie ernst ist es der EU-KOM, die Förderschwerpunkte zu verschieben?

In der PM ist auch von „innovative Finanzierungsinstrumente, mit denen die private Finanzierung besser mobilisiert werden könnte“ die Rede. Gemeint ist damit Modelle der Public Private Partnership (PPP). Hier ist zukünftig eine konkretere europäische Offensive zu erwarten, in der ein weiterer Infrastrukturbereich den Profiten des Marktes geöffnet werden soll.

Herr Ruete schrieb in dem besagten Schreiben: „Die Zusammenarbeit mit nationalen Parlamenten ist auch im Zusammenhang mit den TEN-V-Leitlinien wichtig. Dazu gehört, dass den Parlamenten bereits im Vorfeld der Leitlinienerarbeitung vielfältige Einflussmöglichkeiten zukommen.“ Doch dazu ist nichts Konkretes geplant. Im Ausschuss werden die Punkte ohne Debatte durchgewunken und die bisherigen Leitlinien zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) sollten zukünftig auch den Rang einer Verordnung erhalten. In der Rechtsform einer EU-Verordnung würde sie direkt in der EU durchgreifen – ohne dass nationale Parlamentsbeschlüsse erforderlich wären. Eine Beteiligung der nationalen Parlamente ist für eine so weitreichende Infrastruktur-entscheidung allerdings dringend notwendig.

LINKE .Vorschläge für das zukünftige TEN-Konzept

Bei der Finanzierung des europäischen Kernnetzes sollte der Schwerpunkt der Förderung zunächst auf grenzüberschreitende Abschnitte gelegt werden, die

bislang schlecht erschlossene Ballungs-räume verbindet. Einen Schwerpunkt auf die Verbindung der Mittel- und Osteuropäischen Länder (MOE) mit Westeuropa zu legen, unterstützen wir.

Die Kommission hat nach Schreiben von Herrn Ruete in ihrem Korridorkonzept bestätigt, dass es bei der Verbindung zweier Metropolen nicht um Einzelprojekte, sondern um die Förderung von Korridorstrukturen geht.

Es sollten daher keine einzelnen Großprojekte gefördert werden, wie bisher, sondern ein fixer Zuschuss pro km Verbindung gezahlt werden, jedoch differenziert nach Verkehrsträger. Dies erhöht einerseits den Anreiz, nicht teure Prestigeprojekte, sondern kosteneffiziente Verbindungen zu wählen. Andererseits soll die Differenzierung der Förderung nach Verkehrsträgern dazu führen, dass ökologische Verkehrswege über Wasserstraßen und Bahnverbindungen einen höheren Förderzuschuss erhalten als Straßenverbindungen. Verbindungen sollten ausdrücklich auch durch intermodale (Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger) Verkehrswege geschlossen werden.

Ein Beispiel Dies heißt, dass zur Bewältigung der Transportströme der Knotenpunkte Hamburg-Kopenhagen der Personenverkehr durch eine intelligente Optimierung der Schienenhinterland-anbindungen von Hamburg nach Puttgarden und Rodby nach Kopenhagen erfolgen und das Zwischenstück Puttgarden-Rodby, intermodal durch eine „schwimmende Brücke“, also einem optimierten Fährkonzept mit reduzierten Transportzeiten, ergänzt werden kann. Intermodaler Verkehr soll ja immer gefördert werden und grenzüberschreitende Seeverkehrsverbindungen und „Meeresautobahnen“ sind ebenfalls Bestandteil des TEN-Netzes. Der Schienengüterverkehr kann weiterhin über die Jütlandroute laufen.

Mit diesem Ansatz würden also die kritischsten Großprojekte aus der Förderung herausfallen und kosteneffizientere, dezentrale und kleinere, aber ebenfalls grenzüberschreitende Konzepte endlich eine Chance haben.

Exkurs: Kritik des Europäischer Rechnungshofs

Der Europäische Rechnungshof ist in seinem Sonderbericht Nr. 8/2010 (Dezember 2010) zur „Verbesserung der Verkehrsleistung auf den transeuropäischen Eisenbahnachsen: Waren die EU -Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wirksam?“ eben jener Frage nachgegangen und kommt zu einer sehr kritischen Beurteilung der bisherigen Praxis. Hier eine Auswahl seiner Kritikpunkte:

„Die Definition der vorrangigen Vorhaben, des wichtigsten Instruments für den koordinierten und gebündelten Einsatz der EU-Finanzmittel, beruhte bislang nicht auf einer Analyse der tatsächlichen bzw. erwarteten Verkehrsströme. Mit den Achsen, auf denen die Vorhaben liegen, wird nicht definitiv aufgezeigt, wo die wichtigsten transeuropäischen Eisenbahnachsen verlaufen.“

Genauer: "In Ermangelung eines klaren Verständnisses davon, was unter einer europäischen Hauptachse zu verstehen ist, stellten die Bewerter fest, es bereite ihnen Schwierigkeiten, die Stärken der Standorte der vorgeschlagenen Streckenabschnitte kohärent zu bewerten. Die unterschiedliche Anzahl und fehlende Kohärenz der Analysen zur Untermauerung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit und des sozioökonomischen Nutzens der vorgeschlagenen Streckenabschnitte erschwerten den Bewertern einen Vergleich der jeweiligen Stärken der vorgeschlagenen Vorhaben."

Die Projektvorschläge enthielten „keine ausreichenden und schlüssigen Angaben zum erwarteten europäischen Mehrwert der Vorhaben, insbesondere hinsichtlich des Ausmaßes des erwarteten transeuropäischen Verkehrs."

Es bestehe „weiterhin Verbesserungspotenzial, und dies betrifft die Verwendung von Kosten-Nutzen-Analysen. (...) Eine Überprüfung der Projektauswahlunterlagen ergab, dass zur Kosten-Nutzen-Analyse eines vorgeschlagenen Projekts nur zusammengefasste Angaben vorgelegt wurden und dass diese in der Praxis hinsichtlich der berücksichtigten Variablen, der Detailgenauigkeit und der Annahmen, auf denen die Analyse beruht, nicht kohärent sind. Annahmen bezüglich der voraussichtlichen künftigen Verkehrsströme sind wesentliche Bestandteile solcher Analysen (...) Ein kohärentes Modell der europäischen Schienenverkehrsströme, das Daten für die Gesamtpolitik sowie für die spezifische Projektauswahl liefern könnte, ist bislang noch nicht entwickelt worden."

"Kostensteigerungen bei den im Rahmen der Prüfung untersuchten Streckenabschnitten: Für 19 der 21 geprüften Streckenabschnitte waren Angaben zu den Kosten verfügbar. Es waren Kostensteigerungen aufgetreten, die sich bei elf Abschnitten auf bis zu 49 %, bei sechs Abschnitten auf zwischen 50 % und 100 % und bei zwei Abschnitten auf mehr als 100 % beliefen. (...) Das Risiko aus dem Ruder laufender Projektkosten kann Befürchtungen hinsichtlich einer geringen Rentabilität verstärken, sodass sich für Investoren aus dem privaten Sektor eine abschreckende Wirkung ergibt."

Anregungen: "Sie [die Kommission] sollte ... ermitteln, auf welchen transeuropäischen Korridoren ein erheblicher Bedarf besteht oder in Zukunft erwartet wird. Soweit erforderlich sollten dabei die sich auf die europäische Dimension beziehenden Kenntnisse ausgebaut und die analytischen Grundlagen verbessert werden. Sie sollte...sicherstellen, dass sich die Entscheidungen über die Zuweisung der TEN-V-Mittel auf fundierte Analysen wichtiger Engpässe stützen [und] ... sollte dafür sorgen, dass bei der Genehmigung kohäsionspolitischer Projekte solide Verfahren zum Einsatz kommen und dass im Rahmen der TEN-V-Auswahlverfahren die Qualität der vorgenommenen Kosten-Nutzen-Analysen verbessert wird."

Ein Wendepunkt – Konferenz AutoMobilKrise

Rainer Rilling

Der Beginn des zweiten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts wird als ein tiefer Wendepunkt in die Geschichte der stofflichen Reproduktionsdynamik des Kapitalismus eingehen. Er wird symbolisiert von Fukushima und Deepwater Horizon. Der Untergang der Ölplattform Deepwater Horizon im Jahr 2010 führte zu einer der größten Ölkatastrophen in der Geschichte der Menschheit, übertroffen nur von der Ölpest am Persischen Golf im Gefolge des zweiten Golfkrieges. In drei Monaten floss bis zu einer Million Tonnen Öl ins Meer. Doch die Ölpolitik hat sich nur in einer Hinsicht verändert: da die Ölfördermengen nicht mehr gesteigert werden können (Peak Oil) spitzt sich der Kampf um die profitable Verwertung des rapide zu Ende gehenden Vorrats drastisch zu. Parallel steigen die Kosten und ökologischen Risiken der finalen Ölextraktion nahezu unkontrolliert an. Auch in den Subtext des Krieges in Libyen ist diese Gewalt eingeschrieben. Die Großmächte des fossilen Kapitalismus kämpfen um Zeit, denn sie arbeiten daran, ihre power in ein neues Regime zu überführen. Sie waren und sind noch die Treiber einer globalen energiepolitischen Dynamik, hinter der ein strategischer Gedanke stand: nach dem Peak Oil ein Peak Atom anzusteuern. Die Jahrhundertpläne der Nuklearindustrie stehen dafür.

Doch mit Fukushima steht diese Technologie plötzlich und erneut als vollends maßlose und außer Kontrolle geratene Technologie im Raum. Jetzt steht die Frage, ob die Atomkatastrophe als das Endspiel der fossilistischen Energiewirtschaft in die Geschichte des Kapitalismus eingehen wird, denn ihre nicht erst neuerdings als „Brückentechnologie“ in ein neues Profitregime gefeierte „after oil“-Energiequelle beginnt politisch zu versagen. Die alte stoffliche Basis des globalen energiepolitischen Regimes gerät ins Rutschen, die das ganze wunderbare Geschäft buchstäblich befeuerte: „Laufende Atomkraftwerke“, skizzierte die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 13.3.2011, „sind praktisch wie Gelddruckmaschinen, sie werfen im Normalbetrieb gewaltige Gewinne ab. Was davor und danach Kosten verursacht, wird sozialisiert. Forschung und Endlager zahlt der Staat, die Folgen eines Unfalls trägt die Gesellschaft, weil keine Versicherungsgesellschaft der Welt dieses Risiko übernehmen würde.“ Bliebe zu ergänzen, dass mit dem militärischen Staatsapparat im Zweifel ein treuer und zahlungskräftiger Kunde als Backbone bereitsteht. Um Verlängerungen dieses „fabelhaften“ Geschäftsmodells wird natürlich noch lange und zäh gekämpft werden. Noch haben seine Protagonisten und Herren Macht über die Gegenwart und versuchen, eine andere, postfossile Welt in das brüchig gewordene Prokrustesbett dieses Geschäftsmodells zu zwingen, das einem grünen Kapitalismus zugrunde liegen soll. Auch für nun weltweit voran marschierende grüne Ökonomie soll nach den skizzierten Maximen einer Gelddruckmaschine arbeiten. Die Wende zu den alternativen Zukunftsperspektiven

eines bestandsfesten sozialökologischen Umbaus ist deshalb ohne Rückbau und tiefe Konflikte um eine andere politische Ökonomie der Naturaneignung nicht zu bekommen. Eine zukunftsfähige Welt wird auf Prokrustesbetten aller Art verzichten.

Diese kaum zu überschätzende Transformation der energetischen (stofflichen) Grundlagen des Kapitalismus wurde seit 2007/08 von der Explosion der Finanzmarktkrise überlagert, die auf viele Wirtschaftsfelder übergriff und das neoliberale Wirtschaftsmodell (darunter das „Exportmodell Deutschland“) und seine Leitindustrien (wie die Automobilindustrie) erschütterte. Eine beispiellose Politik der Staatsverschuldung brachte die Krise zwar wieder provisorisch unter Kontrolle, ohne jedoch Perspektiven für eine dauerhafte Stabilisierung zu eröffnen, da sie die Grundsituation der Überakkumulation nicht beseitigte und bisher keinen Weg zu einem anderen Akkumulationsmodell eröffnete, das auf einer anderen stofflichen, nicht – fossilistischen Grundlage und einer Abkehr vom jahrzehntelangen Prozess der Vertiefung der ökonomischen und sozialen Ungleichheit beruhen müsste, der erst die Verlagerung der Kapitalanlagen auf die Finanzmärkte ermöglichte. Ein Um – und Rückbau der Finanzmarktindustrie sowie der Ökonomien des fossilen Kapitalismus und seiner Industrien ist die doppelte Aufgabe, der sich jede zukunftsfähige Wirtschafts-, Umwelt-, Finanz- und Sozialpolitik stellen muss.

Eine Schlüsselrolle spielen dabei Verkehr und Mobilität. Das seit Ende des vorletzten Jahrhunderts entstandene, vom privaten Automobilismus getragene Modell ist nicht nachhaltig und nicht mehr bestandsfähig. Die Rede ist von einer „Endzeit des Automobilismus“ oder von einer „zweiten Revolution des Automobils“ (Freyssenet). Die erste große Krise des neoliberalen Kapitalismus hat die Bemühungen, die energetische Grundlage des fossilen Mobilitätssystems umzustellen, deutlich verstärkt. Im Zentrum steht dabei die Elektromobilität, die mittelfristig eine Schlüsselrolle beim Rückbau des fossilen Verkehrs und dem Aufbau einer alternativen, grünpolitischen Verkehrsordnung spielen wird. Folgerichtig spielen die Fragen der Energie, der Fossilismuskritik und der Öffnung neuer Wege zur sozialökologischen Transformation in der Linken mittlerweile eine immer größere Rolle. Ende 2010 gab es eine Initiative aus der Linken, den Umbau der Verkehrs- und Mobilitätspolitik als Ausweg aus der Krise und Element einer strukturellen Transformation des fossilen Kapitalismus zum Thema zu machen. Dieser Rück- und Umbau muss radikal sein, denn die riesigen Aufwendungen zur Veränderung des festgefühten, Stein und Institution gewordenen Mobilitätsraumes müssen rasch verausgabt werden – die klimapolitischen Zeitzwänge wachsen von Tag zu Tag. Mit über 400 TeilnehmerInnen und fast 80 ReferentInnen aus 14 Ländern war die internationale Tagung „Auto.Mobil.Krise.“ gut besucht, welche die Rosa Luxemburg Stiftung und die Bundestagsfraktion der LINKEN gemeinsam mit TIE/ Netzwerk Auto, dem Wissenschaftlichen Beirat von Attac und der SÖS (Stuttgart Ökologisch Sozial)/Die

Linke. im örtlichen Gemeinderat Ende Oktober 2010 in Stuttgart organisierten. Weder der Kreis der ReferentInnen noch die TeilnehmerInnen waren auf die Region Stuttgart beschränkt, viele nahmen auf eigene Kosten an der Tagung teil. Sie hatte offenbar einen großen Diskussionsraum geschaffen, in dem sich (nicht nur) Linke aus Betrieben, Gewerkschaften, dem ökologischen und akademischen Bereich, der Politik, der Region, aus dem In- und Ausland erstmals treffen konnten. Sehr unterschiedliche Interessen und Erfahrungen wurden zusammengebracht. Das gesamte „Projekt“ bestand aus mehreren kleineren Tagungen (in Hannover die RLS Niedersachsen – v. a. Gewerkschaftslinken, in Baden Württemberg die RLS – v.a. S21 und die LINKE), dann die „Lange Nacht des Autos“ (v. a. Kritik der Autokultur und S21), endlich ein internationales Forum (v. a. internationale Vernetzung von Betriebsgruppen und Gewerkschaftern mit Dutzenden von Kollegen von China, über Indien, Südafrika, ganz Europa, bis Mexiko und Brasilien) und schließlich die internationale Tagung selbst. Durchgängig war der Versuch, zwei strategischen Hauptthemen – Zukunft/ Konversion der Automobilindustrie und alternative Mobilität – zu verknüpfen. Nicht nur die Konversion der Autoindustrie, sondern auch die Transformation der kapitalistischen Autogesellschaft, eines bestimmten Produktions-, Wachstums- und Exportmodells, einer bestimmten Lebensweise stand im Mittelpunkt – und immer mit der Perspektive konkreter Alternativen. Vier politische Botschaften wurden formuliert: Beschäftigungssicherung in einer Automobilindustrie, deren fossiles Bein sich zunehmend nach Asien verlagert und deren elektromobiles Bein absehbar weitaus geringere Beschäftigungsmöglichkeiten bietet; Stärkung des Öffentlichen – also etwa Ausbau des ÖPNV, Schaffung von Räumen und Mobilitätslinien für alternative Bewegung (Fuß, Rad, (Straßen- und U-Bahn), Busse, Elektrovehikel); sozial gerechte Mobilität und Reformalternative; transnationale Organisation / Solidarität in der Auseinandersetzung.

In dem Schwerpunktheft 3/2010 der Zeitschrift Luxemburg der RLS (www.zeitschrift-luxemburg.de/) zum Thema Auto wurden bereits vor der Konferenz wesentliche Beiträge der Referentinnen dokumentiert. Die Frage der sozialen Übergänge, einer Just Transition und der Alternativen zum Wachstum wurde in Heft 1/2011 derselben Zeitschrift aufgegriffen, im Mai erscheint bei VSA ein Band „Globale Ökonomie des Autos. Bewegung, Arbeit, Konversion“, (hgg. Candeias, Rilling, Röttger, Thimmel) mit 22 Beiträgen von der und anschließend an die Tagung (220 S.). Informationen zur Tagung und begleitende Materialien im Internet unter <http://www.rosalux.de/event/41066/automobilkrise.html>.

Prof. Rainer Rilling ist stellv. Direktor des Instituts für Gesellschaftsanalyse der Rosa Luxemburg Stiftung in Berlin – www.rainer-rilling.de

Umweltfreundliche Mobilität für alle ermöglichen!

Klimaschädlicher Pkw-Zwang oder im Dorf versauern?

Von Sabine Leidig und Dominik Fette, erschienen in mobilogisch! 4/2010

Es ist Zeit für ein Grundrecht auf Mobilität, um soziale und ökonomische Exklusion zu verhindern. Dieses muss in ökologisch und sozial verträglicher Form gewährleistet werden. Günstiger ÖPNV statt Zwang zum eigenen Pkw heißt daher die Devise in Zeiten von Klimawandel und steigendem Ölpreis.

Weil die flächendeckende Versorgung mit ÖPNV, im Unterschied zur Bereitstellung von Straßeninfrastruktur, nicht zu den Pflichtaufgaben der Kommunen zählt, wird vielerorts und vor allem im ländlichen Raum, daran gespart. Das führt dazu, dass bestehende Angebote ausgedünnt und damit unattraktiver werden. Die ohnehin niedrigen Fahrgastzahlen gehen weiter zurück, was wiederum als Argument für eine weitere Ausdünnung genommen wird.

Grundrecht auf Mobilität

Politik sollte mit Blick auf die Menschen und die Zukunft gemacht werden – und nicht unbeweglich in bestehenden Regelungen verharren. Mobil zu sein, ist in unserer Gesellschaft unverzichtbar: für die Existenzsicherung (Wege zur Arbeit, zum Einkaufen), für Bildung und Kultur (Wege zu Schule, Ausbildung, Uni, Theater usw.) oder für den sozialen Austausch. Mobilität ist Bestandteil der Demokratie, denn „wer an der Gesellschaft teilhaben will, muss auch hinkommen können“ (Motto der Sozialticketinitiativen). Dies gilt umso mehr im ländlichen Raum mit schrumpfender Bevölkerung, wo Gesundheitsdienste, Schulen, oder Kulturangebote, immer mehr ausgedünnt werden. Eine solidarische und demokratische Gesellschaft braucht deswegen ein Grundrecht auf Mobilität. Die öffentliche Hand muss Mobilität für alle ermöglichen – barrierefrei und bezahlbar – als Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge.

Autoverkehr hat keine Zukunft

Das bedeutet nicht ein Recht auf motorisierten Individualverkehr. Denn diesen kann sich die Gesellschaft auf Dauer nicht leisten. Neben dem riesigen Aufwand für Straßenbau, sind Klimawandel, Schadstoff-, Lärm-Gesundheitsbelastungen und die Folgen von Unfällen in Rechnung zu stellen: Die gesamtwirtschaftlichen Kosten des Autoverkehrs sind immens.

Dazu kommt die zu erwartende Kostensteigerung für den Sprit: Mittlerweile geht auch ein „Thinktank“ der Bundeswehr (1) davon aus, dass das weltweite Fördermaximum für Erdöl (Peak Oil) zwischen 2009 und 2012 erreicht ist und skizziert die Folgen: Wenn die Fördermenge zurückgeht, die Nachfrage nach Öl aber weiter steigt, wird der Ölpreis mittelfristig um ein Vielfaches ansteigen und Versorgungsengpässe sind zu erwarten. Die Autoren halten dramatische Szenarien in den

folgenden 20 bis 30 Jahren für realistisch, wenn nicht rechtzeitig umgesteuert wird. Alternative Treibstoffe und Antriebe (Biosprit, Hybrid, Elektro) können auf absehbare Zeit keinen ausreichenden Kompensation bieten und bewirken ebenfalls Ressourcenprobleme (Anbaufläche für Treibstoffe bzw. Nahrung sowie Rohstoffe für Batterien sind ebenfalls ein knappes Gut).

Politik braucht Mut zur Veränderung!

Der motorisierte Individualverkehr verursacht hohe externe Kosten und wird mittelfristig auch für die Nutzer immer teurer und damit zu einer Luxusware, die sich breite Bevölkerungsschichten nicht mehr leisten können. Die beiden zentralen Herausforderungen sind also erstens: Mobilitätsbedürfnisse so zu befriedigen, dass möglichst geringe ökologische und volkswirtschaftliche Schäden entstehen; und zweitens: heute schon die Strukturen so zu verändern, dass wir angesichts eines bald rapide steigenden Ölpreises keine krisenhaften Zusammenbrüche befürchten müssen. Hinzu kommt der soziale Anspruch, dass Mobilität für alle Menschen möglich sein muss und niemand wegen Armut „abgehängt“ werden darf.

Aus dieser Perspektive greifen viele Argumente gegen den ÖPNV als Daseinsvorsorge zu kurz: Mit dem Hinweis auf die reicheren Bewohner des ländlichen Raums dort den ÖPNV zu streichen, ist eine Form der sozialen Selektion. Wer auf dem Land wohnt, seinen Job verliert und sich das Auto nicht mehr leisten kann, soll also in die Stadt ziehen? Um dort an einer Ausfallstraße zu landen, wo der Pendlerverkehr aus dem Land vorbeirauscht, weil hier die Mieten besonders günstig sind? Die Diskrepanz zwischen denen, die Nutznießer und denen, Leidtragende des Autoverkehrs sind, würde noch größer werden. Umgekehrt soll aber der ÖPNV kein Transportmittel für die Armen und Alten sein!

Das Argument von der „freiwilligen Autoabhängigkeit“ ist verfehlt, weil die meisten Nicht-Städter gar nicht „absichtlich“ aufs Land zogen, sondern hier aufgewachsen, kulturell verwurzelt und sozial eingebunden sind. Auch gibt es nicht wenige, die gar nicht selbst Auto fahren können – z.B. weil sie zu jung, zu alt, oder „fahruntüchtig“ sind. Wenn der Bus nicht regelmäßig fährt, oder kein Bahnanschluss erreichbar ist, dann bedeutet das, dass solche Menschen ihre soziale Bindung verlieren, dass (vor allem) Mütter ihre Kinder zum Sport- und Musikunterricht kutschieren müssen, dass Jugendliche nicht eigenständig mobil sind... Das aber widerspricht dem Gleichheitsgrundsatz und dem Sozialstaatsprinzip des Grundgesetzes.

Flexibler ÖPNV im nachfrageschwachen Raum kostet zwar vergleichsweise viel Geld; allerdings gibt es eine Reihe gelungener Beispiele dafür, wie mit bürgernahen Angeboten die Nachfrage steigt und das Defizit sinkt. Ein schlechtes ÖPNV-Angebot verstärkt hingegen die Abwanderung aus dem ländlichen Raum und wirkt sich so auch negativ auf die Gemeindekasse aus. Die Kosten relativieren sich auch vor dem Hintergrund der Einsparpotentiale beim Straßenverkehr – auch für die

Kommune: Die niederländische Stadt Hasselt verzichtete z.B. auf den Bau eines dritten Straßenrings, führte Parkgebühren ein und setzt stattdessen seit vielen Jahren erfolgreich kostenlose öffentliche Busse ein. Pflichtaufgaben der Kommunen zugunsten des Pkw-Verkehrs gehören auf den Prüfstand – der ÖPNV hingegen muss zur Pflichtaufgabe werden, damit auch seine Finanzierung krisensicher wird!

Attraktivität schafft Nachfrage

Der Spruch „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ lässt sich für den ÖPNV umwandeln: „Wer den ÖPNV ausbaut und attraktiver macht, wird immer mehr Fahrgäste ernten.“ Attraktiv heißt: 1. flächendeckende ÖPNV-Verbindungen auch im ländlichen Raum; 2. ein vernünftiger Takt, so dass der Tag nicht nach dem Fahrplan organisiert werden muss; 3. ein integrierter Taktverkehr, der den Nah- und Fernverkehr optimal verknüpft; 4. Ergänzungen mit flexiblen Angeboten wie Anrufsammeltaxi, Leihfahrrad und Carsharing (das „Dorfauto“ für den besonderen Transportbedarf); 5. ein Zugang ohne Barrieren; 6. die Bezahlbarkeit für alle – gewährleistet durch Sozialtarife.

Wie ein attraktives Angebot Fahrgäste herbeilockt, zeigt beispielhaft das Karlsruher Modell. Dort wollten im Umland immer mehr Gemeinden an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden. Heute versorgt es mit einem dichten Netz von über 200 Bahn- und Buslinien die gesamte Region Mittlerer Oberrhein und stellt Verbindungen in Nachbarregionen her.

ÖPNV nicht isoliert betrachten

Es geht nicht darum, dass jeder Mensch zu Jeder Zeit an jeden Ort fahren kann. Aber die Politik muss sicherstellen, dass für alle Bevölkerungsgruppen die Orte erreichbar sind, zu denen die Menschen hin wollen und müssen. In diesem Sinne muss für das Recht auf Mobilität die Planung des ÖPNV-Angebots zusammengedacht werden mit einer langfristigen Entwicklung der Siedlungsstrukturen: gegen weitere Zersiedelung und für möglichst wohnortnahe Versorgung mit den Einrichtungen des allgemeinen Bedarfs. Dabei gehören auch Instrumente mit teilweise schädlicher Lenkungswirkung wie die Pendlerpauschale und die Eigenheimzulage auf den Prüfstand. Ein wohlverstandenes Recht auf Mobilität schließt die direkte Beteiligung der Bevölkerung bei der Planung von ÖPNV-Angeboten ein – in Formen, bei denen sowohl die individuellen Bedürfnisse als auch die Notwendigkeit des sozial-ökologischen Strukturwandels Eingang finden.. Außerdem gehört zur Planung des ÖPNV-Angebots die direkte Beteiligung der Bevölkerung – und zwar nicht in Form einer einfachen Befragung im Sinne der Marktforschung, sondern in Diskussionsforen, in denen sowohl die individuellen Bedürfnisse als auch die Notwendigkeit des sozial-ökologischen Strukturwandels Raum haben.

Fazit

Die schwindende Ölbasis des Autoverkehrs sowie die schädlichen Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Gesundheit erfordern einen umfassenden Strukturwan-

del, der nicht allein den individuellen Handlungen und Marktkräften überlassen werden kann. Es braucht ein Bündel mutiger politischer Schritte:

- ein attraktives ÖPNV-Angebot;
- echte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger;
- klare sozial-ökologische Vorgaben für den Öffentlichen Verkehr;
- Umlegen der Kosten des Pkw-Verkehrs auf die Verursacher;
- flankierende Maßnahmen der Industrie- und Arbeitsmarktpolitik, um den Beschäftigten der fossilen Branchen (Automobilindustrie) andere Perspektiven zu eröffnen.

Zu gewinnen ist viel: Entlastung von Klima und Umwelt; mehr Lebensqualität durch bessere Luft, weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit; Entlastung der Haushaltskasse, wenn man sich das Auto sparen kann; neue, zukunftsfähige Arbeitsplätze und eine bessere, bürgernahe Politik.

Sabine Leidig ist verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag.

Dominik Fette ist wissenschaftlicher Mitarbeiter von Sabine Leidig.

In Kürze

Es ist Zeit für ein Grundrecht auf Mobilität, da diese eine entscheidende Voraussetzung zur Teilhabe an der Gesellschaft ist. Um die individuelle und gesellschaftliche Abhängigkeit von Auto und Öl zu überwinden und eine klima-, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität für alle zu ermöglichen, muss ein attraktiver, für alle nutzbarer und flächendeckender ÖPNV gewährleistet werden.

Info + Quelle:

(1) „Peak Oil. Sicherheitspolitische Implikationen knapper Ressourcen.“ Studie des Zentrums für Transformation der Bundeswehr, Ressort Zukunftsanalyse, Juli 2010.

Sabine Leidig: Besser verkehren. Solidarische Alternativen für Mobilität. In: Luxemburg, Heft 3/2010.

Karl-Georg Schroll: Linke Verkehrspolitik ist Sozialpolitik – oder: Welche Richtung sollte LINKE Verkehrspolitik einschlagen?

Beide Artikel sind unter www.nachhaltig-links.de, zu finden, dem Portal für linke Umwelt-, Mobilitäts-, Energie- und Klimapolitik.

Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete

Zentrale Ergebnisse / Zusammenfassung TOPOS Stadtforschung / Berlin

von Yvonne Ehrhardt, Sigmar Gude, Reiner Huh

Die Linksfraktion im Bundestag ging von der Fragestellung aus, ob der Bau von Stadtautobahnen die Sozialstruktur der angrenzenden Wohngebiete negativ beeinflusst. Ist dies der Fall, so sollte die Prüfung der sozialstrukturellen Auswirkungen solcher Verkehrsbaumaßnahmen in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden.

Untersuchungskonzept

Zur Überprüfung der These der negativen Auswirkungen auf die Sozialstruktur hat TOPOS Stadtforschung, Berlin, drei Untersuchungsschritte unternommen:

1. Stand der Erkenntnisse zum Einfluss der Stadtautobahn auf die Sozialstruktur – Literaturstudie und Internetrecherche.

Soziale Auswirkungen von neuen Verkehrstrassen in Wohngebieten sind offensichtlich nicht untersucht. Es konnten keine verwertbaren Berichte gefunden werden

2. Auswertung der eigenen Erhebungen in Berliner Stadtteilen durch TOPOS auf signifikante sozialstrukturelle Abweichungen bei den Anwohnern von verkehrsbelasteten Straßen. Es wurden vier Straßen in Berlin-Prenzlauer Berg und eine in Berlin-Tiergarten untersucht.

3. 2 repräsentative Erhebungen in zwei Wohngebieten (mit jeweils 2.000 Haushalten und ca. 4.000 Bewohnern) entlang von Stadtautobahnen in Berlin und Essen. Mittels einer schriftlichen Befragung wurden in einem Fall 400, im anderen 200 Fragebögen ausgewertet. Durch die Einteilung der Befragten in die Wohnlagen 1. Reihe (direkt an der Autobahn) und 2. Reihe (etwas weiter zurück gelegen) sollten Ergebnisse über eine innere Differenzierung im Wohngebiet erreicht werden.

Durch Vergleich der soziostrukturellen Daten der untersuchten Wohngebiete mit den Stadtteilen bzw. statistischen Gebieten, in denen sie liegen, wurde überprüft, ob die Wohngebiete an der Autobahn sich deutlich von der Umgebung unterscheidet.

Thesenartige Ergebnisse

- Wohngebiete an einer Stadtautobahn unterscheiden sich gravierend von anderen Wohngebieten des gleichen Stadtteils. Die Unterschiede treten sowohl in sozial überdurchschnittlich strukturierten Stadtteilen wie Berlin-Wilmersdorf als auch in unterdurchschnittlich strukturierten Stadtteilen wie Essen Frohnhausen und Holsterhausen auf.

- Die mit der repräsentativen Befragung zu belegenden Unterschiede innerhalb des gleichen Wohngebiets sind gravierend. Das Einkommensniveau der Bewohner der autobahnnahen 1. Reihe liegt um 20% unter denen der 2. Reihe. Auch die anderen relevanten sozialen Indikatoren wie die Arbeitslosigkeit und der Ausländeranteil sind in der 1. Reihe höher.

- Auch die einzelnen Einkommensarten wie Erwerbseinkommen oder Renten sind in der 1. Reihe geringer.

- Die Mieten sind in der 1. Reihe ebenfalls niedriger.

- Die Bewohner der 1. Reihe besitzen seltener Autos wie die der 2. Reihe und die im Stadtteil.

- Auch die Bewohner der 2. Reihe liegen soziostrukturell unter der Sozialstruktur der umgebenden Wohngebieten

- Die Klagen über die Belastungen durch die Autobahn sind in Berlin und Essen weitgehend identisch.

- Insgesamt kann die Studie belegen, dass die Stadtautobahn einen starken Einfluss auf die angrenzenden Wohngebiete hat und zu einer soziostrukturellen Abwertung der angrenzenden Wohngebiete führt.

Die Studie ist abrufbar unter:

<http://www.nachhaltig-links.de/index.php/strasse-individualverkehr/649-stadtautobahn-studie>

C Schienenverkehr und Deutsche Bahn

Wenn Linke gleich welcher Art sich gegen die Privatisierung der Eisenbahn aussprechen, dann wird ihnen oft geantwortet, man wolle die „alte Staatsbahn“ zurück. So argumentiert beispielsweise ein ausführlicher Beitrag in der neuen Zeitschrift „Der Fahrgast“, dem Organ des Fahrgastverbandes PRO BAHN, der sich u.a. gegen das Bündnis „Bahn für Alle richtet (02/2011). Dazu ist festzustellen, dass nicht alle Kritik, die heute gegenüber den „Staatsbahnen“ geäußert wird, zutreffend ist. Erinnert sei an den Slogan der Deutschen Bundesbahn „Alle reden vom Wetter – wir nicht“, den wir in der ersten Ausgabe von „besser verkehren / Verkehrspolitisch Zirkular“ (Frühjahr 2010) dokumentierten. Dieser Werbespruch aus dem Jahr 1966 wurde ernst – für bare Münze – genommen; die Züge der europäischen Staatsbahnen waren in dieser Zeit in der Regel bei Wind und Wetter zuverlässig und pünktlich. Heute wirkt eine solche Losung wie Hohn. Die Stiftung Warentest wies jüngst wieder nach, dass jeder dritte Zug im Fernverkehr unpünktlich ist; siehe hierzu in diesem Kapitel u. a. den Bericht über die Schienenverbindung Weimar-Erfurt in Thüringen, wo, über mehrere Jahre dokumentiert, mehr als fünfzig Prozent der Züge unpünktlich sind.

Vor allem aber trifft die Behauptung, die Privatisierungsgegner wollten „die Staatsbahn zurück“, nicht den Kern der Debatte. Die Alternative zur Bahnprivatisierung ist nicht ein Zurück zur alten Bundesbahn oder zur Reichsbahn. Auf den folgenden Seiten wird ein Teil der differenzierten Debatte um eine „Bahn der Zukunft“ dokumentiert. So fordert DIE LINKE in einem Bundestagsantrag die Umwandlung der Deutschen Bahn AG in eine Anstalt des öffentlichen Rechts. Bis 1994 war die Bundesbahn ein Sondervermögen des Bundes. Dies hatte tatsächlich den Nachteil, dass „die Politik“ auf die Staatsbahn direkt Einfluss nehmen und auch in das operative Geschäft hineinwirken konnte. Die Unternehmensform, die 1994 für die aus Bundesbahn und Reichsbahn neu strukturierte Bahn gewählt wurde, hat vor allem andere gravierende Nachteile: Eine Aktiengesellschaft ist laut Aktiengesetz der Gewinnorientierung verpflichtet. Das kann zwar durch eine Satzung eingeschränkt werden, ist jedoch dennoch ein erhebliches Hindernis, wenn ein optimaler Schienenverkehr die erste Zielsetzung sein soll. Eine Anstalt des öffentlichen Rechts bietet einerseits diese Möglichkeit der Orientie-

rung auf das Kerngeschäft (Stichwort: „Flächenbahn“) und andererseits ein breites Spektrum an Möglichkeiten für eine demokratische Beteiligung und Kontrolle (Stichwort: „Bürgerbahn“). Dies wird – in Ergänzung zu der eingangs dokumentierten Rede von Gregor Gysi – auf den folgenden Seiten in der Rede von Sabine Leidig zur Begründung dieses Antrag ausgeführt.

Während DIE LINKE bereits Mitte 2010 in einem Antrag aufzeigte, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG bahnfremde Interessen vertreten und eine Besetzung desselben mit Menschen forderte, die primär dem Schienenverkehr und dem Allgemeinwohl verpflichtet sind (siehe Zirkular 3), folgt auf den folgenden Seiten ein entsprechender Antrag zur „Neubesetzung des Vorstands der Deutschen Bahn AG“.

Für eine hinsichtlich der Unternehmensform und des Personals grundsätzlich anders ausgerichtete Bahn wäre Sicherheit nicht nur verbal, sondern in der Praxis (u.a. durch einer flächendeckende Ausrüstung mit der PZB-Technik) tatsächlich ein oberstes Gebot – die Deutsche Bahn AG verstößt dagegen in eklatanter Weise (siehe den Antrag der LINKEN zum Eisenbahnunglück in Hordorf). Eine solche Bahn würde dem Lärmschutz Top-Priorität einräumen und nicht Hunderttausende Bürgerinnen und Bürger gegen sich aufbringen, indem Trassen primär kostengünstig und ohne oder nur mit Schmalspur-Lärmschutz durch dicht bewohnte Gebiete gebaut werden (siehe den Antrag der LINKEN zu „Schienenlärm und Rheintalbahn“). Nicht zuletzt wäre eine solche Bahn auch den Grundsätzen von Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit verpflichtet – was in Widerspruch steht zum Einsatz von Atomstrom (siehe dazu die Beiträge zur Kritik an der Atomstrom-Bahn).

Thomas Lutze fordert in seinem Beitrag eine Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland, also in einem Bundesland und in einer Grenzregion, wo die Ausdünnung der Schiene besonders drastisch zu spüren ist. Gerrit Schrammen geht in einem Beitrag auf die jüngere Entwicklung beim Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr ein. Andreas Schaak unterzieht den neuen Bedarfsplan Schiene des Bundesverkehrsministeriums einer kritischen Bilanz.

Antrag

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

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

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. In den ersten Winterwochen 2010 kam es in Deutschland zu einem Kollaps so gut wie aller Verkehrsträger. In besonderem Maß traf es dabei die Deutsche Bahn AG (DB AG), die ein neuerliches Winterchaos erlebte. Zwar verweist Bahnchef Dr. Rüdiger Grube auf den „frühen Wintereinbruch“ und jongliert mit dem meteorologischen Superlativ „der kälteste und schneereichste Dezember seit 41 Jahren“. Doch die Witterungsverhältnisse spielen nur am Rande eine Rolle. Tatsächlich erlebt die Deutsche Bahn AG eine Dauer- und Strukturkrise. Diese begann im Sommer 2008 mit einer gebrochenen Rad-satzwelle, sie verschärfte sich im Winter 2009/2010 mit dem weitgehenden Zusammenbruch des Schienenfernverkehrs und sie wurde im Sommer 2010 nochmals mit dem vielfachen Ausfall von Klimaanlage in ICE-Zügen gesteigert. Vor dem Hintergrund der Geschichte der Eisenbahnen und mit einem Blick auf die Schweiz lässt sich belegen, dass diese Krise nicht unabwendbar, sondern hausgemacht ist.
2. Bei der Berliner S-Bahn, einer hundertprozentigen Tochter der DB AG, wurde das allgemeine Desaster im Schienenverkehr nochmals gesteigert. Seit zwei Jahren befindet sich die S-Bahn in einer Dauerkrise. Auch in diesem Fall lässt sich mit der Verkehrsgeschichte und einem Blick auf andere Massennahverkehrsmittel belegen, dass der Zerfall dieses Verkehrsmittels nicht objektiv bedingt ist.
3. Die DB AG verfolgt, unterstützt durch die jeweiligen Bundesregierungen, seit rund einem Jahrzehnt eine Geschäftspolitik, die die Krisentendenzen im Kerngeschäft vertiefen muss. Auf der einen Seite entwickelte sich die DB AG zum Global Player, indem im Ausland massiv in die Übernahme von Logistik- und Bahnunternehmen investiert wurde. Auf der anderen Seite baut die DB AG im Inland das Schienennetz ab und investiert vor allem in Großprojekte, die den Bahnverkehr behindern, wenn nicht direkt schädigen. Stuttgart 21 ist dafür ein Beispiel von vielen.

4. Während mit der Bahnreform im Jahr 1994 eine formelle Bahnprivatisierung erfolgte, zielt die offizielle Politik der Bundesregierungen und des Bahnvorstands seit dem Jahr 2000 auf eine materielle Bahnprivatisierung. Diese Orientierung, die mit unterschiedlichen Privatisierungsmodellen konkretisiert wurde und die auch von der gegenwärtigen Bundesregierung explizit – so im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP – verfolgt wird, läuft darauf hinaus, dass im Schienenverkehr anstelle des Gemeinwohls das Ziel der Gewinnmaximierung im Zentrum steht. Die Folgen sind ein massiver Abbau der Bahnbelegschaft, ein Zusammenstreichen von Serviceleistungen und nicht zuletzt das Sparen bei der Instandhaltung, Wartung und Sicherheit.
5. Mit der im Dezember 1993 in Bundestag und Bundesrat beschlossenen Bahnreform war auch eine Verfassungsänderung verbunden. Im neu eingefügten Artikel 87e des Grundgesetzes (GG) wurde die Orientierung des Schienenverkehrs am Gemeinwohl verwässert und festgelegt, dass die „Eisenbahnen des Bundes [...] als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt“ werden. Allerdings wird auch in Artikel 87e GG festgelegt, dass der Bund gewährleistet, dass beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes sowie bei den Bahnverkehrsangeboten „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen“ Rechnung getragen wird. Dem widerspricht eine Orientierung des Schienenverkehrs auf Gewinnmaximierung.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Schienenverkehr als einheitliches System wieder am „Wohl der Allgemeinheit“ und „insbesondere [an] den Verkehrsbedürfnissen“ (Artikel 87e GG) auszurichten;
2. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der vorsieht, den Artikel 87e GG dahingehend zu ändern, dass die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in öffentlich-rechtlicher Form geführt werden;
3. die DB AG in eine Anstalt öffentlichen Rechts umzuwandeln, die wie eine gemeinnützige Einrichtung zu verfahren hat, damit keine Gewinne abgeführt werden und das Unternehmen demokratisch kontrolliert wird, bei der das Eigentum durch Bund und Länder repräsentiert wird und die einer sozialen und nachhaltigen Bahnpolitik unterliegt;
4. als Sofortmaßnahmen bei der DB AG darauf hinzuwirken,
 - dass Teilprivatisierungen sofort gestoppt werden und die Global-Player-Orientierung aufgegeben wird,
 - dass kontraproduktive Großprojekte, insbesondere Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, aufgegeben werden,
 - dass Investitionen zum schnellstmöglichen Austausch nicht dauerfester Radsatzwellen und zur Vorhaltung ausreichender Reservekapazitäten getätigt werden. Für den letztgenannten Zweck wird auf die bisher geplante Abführung von jährlich 500 Mio. Euro aus den Gewinnen der DB AG an den Bund verzichtet,
 - dass in allen Bereichen des Schienenverkehrs die Zielsetzung der Barrierefreiheit realisiert wird;

5. als Sofortmaßnahme bei der S-Bahn Berlin gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg darauf hinzuwirken, dass ein stabiler S-Bahn-Betrieb so bald wie möglich – zumindest im Verlauf des Jahres 2011 – wieder stattfindet und zu gewährleisten, dass im Fall einer Umwandlung der Unternehmensstruktur der S-Bahn Berlin diese komplett in öffentlichem Eigentum verbleibt und eine Zerschlagung des Unternehmens und eine Ausschreibung einzelner S-Bahn-Strecken ausgeschlossen werden.

Berlin, den 19. Januar 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Die Verkehrsträger im Winter 2010/2011

Tatsächlich spielt die Natur nur bei der Binnenschifffahrt, die über weite Strecken zum Erliegen kam, eine ausschlaggebende Rolle – was jedoch Jahr für Jahr der Fall ist und tatsächlich zu erwarten war. Der in weiten Gebieten stattfindende Zusammenbruch des Straßenverkehrs, vielfach mit Massenkarambolagen verbunden, hatte überwiegend andere Gründe: Die Räumdienste funktionierten nicht oder unzureichend, vielfach fehlten Sand und Salz, Lastkraftwagen, die Autobahnen blockierten, waren vielfach mit nicht wintergerechter Bereifung unterwegs. Dass viele Flughäfen tagelang keine Flüge abwickeln konnten, lag ebenfalls überwiegend an unzureichend vorgehaltenen Kapazitäten für das Beräumen der Startbahnen und das Enteisen der Flugzeuge. Das Versagen der Verkehrsträger Straße, Binnenschifffahrt und Luft hätte die große Chance für die Schiene sein können. Doch im 35 000 Kilometer langen deutschen Schienennetz gab es ein vergleichbares Bild wie bei den anderen Verkehrsträgern: Dutzende Züge blieben auf freier Strecke liegen, hunderte Züge fielen komplett aus und tausende Züge hatten Verspätungen von addiert einigen zehntausend Stunden.

Die Bahnspitze ging offensichtlich fest davon aus, dass sich ein Chaos wie im Winter 2009/2010 im darauf folgenden Jahr nicht wiederholen werde. Im November 2010 präsentierte die „WELT am SONNTAG“ eine zweiseitige Reportage mit dem Titel „Inside Deutsche Bahn: Wie der Konzern mit dem Schnee kämpft“. Der einleitende Satz lautet: „Ein Chaos wie im vergangenen Winter darf es nie wieder geben – das weiß Bahnchef Rüdiger Grube“ (WELT am SONNTAG vom 21. November 2010).

In der von der DB AG herausgegebenen Zeitschrift „mobil“ – Ausgabe Januar 2011 – ist zu lesen: „Der vergangene Winter hatte die DB kalt erwischt, vor allem den Personenverkehr und die Infrastruktur [...] Das soll sich in diesem Winter nicht wiederholen – dafür will die DB sorgen. So hat sie im Personenverkehr neue Enteisungsanlagen beschafft. Außerdem sorgt die DB bis März 2011 für mehr Reserve-ICE, etwa indem sie auf weniger befahrenen Strecken IC-Züge statt ICE einsetzt. Auch bei der Infrastruktur tut sich etwas. Die DB [...] setzt Winterkoordinatoren in den Betriebszentralen ein [...] Weichenheizungen werden nachgerüstet sowie Abdeckungen eingebaut, die von vornherein verhindern, dass sich Schnee und Eis in Weichen festsetzen. Entlang der Strecken hat die DB AG noch vor dem ersten Schneefall Äste und Bäume beschnitten, von denen sicher anzunehmen war, dass sie unter der Schneelast auf Oberleitungen und Schienen fallen würden.“ (mobil 01/2011).

Tatsächlich froren hunderte Weichen ein, fehlten Enteisungsanlagen, gab es nicht ausreichend Reservefernverkehrszüge, wurde vielfach die Stromzufuhr bei Oberleitungen durch herabbrechende Äste unterbrochen.

Strukturelle Krise und Dauerkrise

Am 8. Juli 2008 brach bei einem ICE in Köln eine Radsatzwelle (Achse) während einer Langsamfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof und über die Hohenzollernbrücke. Die Untersuchung durch die Bundesanstalt für Materialprüfung ergab, dass die Radsatzwelle bereits nach dem letzten Halt vor Köln, in Siegburg/Lahn, gebrochen war und dass der ICE dadurch bei Hochgeschwindigkeit mit einer durchgebrochenen Radsatzwelle fuhr. Die Analyse des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), wonach die Gefahr einer Eisenbahnkatastrophe „wie in Eschede 1998“ bestand, bestätigte sich.

Seit diesem Ereignis bestätigt sich, was Materialexperten und Bahnfachleute wie Prof. Vatroslav Grubisic seit 2003 in Beiträgen in Fachzeitschriften geschrieben hatten: Die Radsatzwellen aller ICE-3 und aller ICE-VT-Garnituren sind nicht dauerhaft. Der Vorstand der DB AG gestand diese Tatsache scheinbar ein und geht inzwischen davon aus, dass alle Radsatzwellen dieser Züge gegen stabilere ausgetauscht werden müssen. Dieser Prozess soll aber erst im Jahr 2013 abgeschlossen sein. Alle ICE-Züge dieser Bauart, bei denen die Radsatzwellen noch nicht ausgewechselt wurden, müssen seit Herbst 2008 auf Anordnung des EBA in sehr kurzen Intervallen mit Ultraschall auf Rissbildungen untersucht werden.

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

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

Naturbedingt oder hausgemacht?

Die alte Bundesbahn schaltete 1966 den Werbeslogan „Alle reden vom Wetter. Wir nicht“. Das wurde von der Bevölkerung und von den Fahrgästen als zutreffend wahrgenommen. Eine solche Werbung für die Bahn ist heute undenkbar – beziehungsweise sie würde als bitterer Sarkasmus wahrgenommen. Die DDR-Reichsbahn befand sich ohne Zweifel oft – und insbesondere am Ende der DDR – in einem kritischen Zustand. Dennoch gab es zu keinem Zeitpunkt der vierzigjährigen Existenz dieses Unternehmens einen Kollaps vergleichbarer Art, wie wir ihn derzeit bei der DB AG erleben.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verkehren seit Jahrzehnten ohne große Störungen, wie sie inzwischen in Deutschland üblich sind. Auch im Winter 2010/2011 fand der Bahnverkehr im Nachbarland Schweiz weitgehend regelmäßig und zur Zufriedenheit der Fahrgäste statt – bei deutlich niedrigeren Temperaturen und im Halbstundentakt auf Höhen zwischen 400 und 1 400 Metern über dem Meeresspiegel.

Einen direkten Vergleich zwischen den Eisenbahnen in der Schweiz und in Deutschland konnte man Ende 2010 in der „Neue Zürcher Zeitung“ lesen. Dabei wurde auch deutlich, dass die Schweiz bereits systematische Winterhilfe für die DB AG leistet:

„Während in den letzten Wintertagen auf den Schienen der deutschen Bahn grosses Chaos herrschte, verlief der Bahnverkehr in der Schweiz weitgehend problemlos. [...] ‚Wetterbedingt hatten wir in den letzten Tagen keine grösseren Störungen‘, sagt SBB-Sprecher Christian Ginsig zu NZZ Online. [...] Die Bahn kehre bei tiefen Temperaturen und Schnee einiges vor, um Verspätungen oder Zugsausfälle möglichst zu vermeiden. So werden in eisigen Nächten abgestellte Lokomotiven nicht vom Strom getrennt, sondern stets auf einer gewissen Betriebstemperatur gehalten. Ausserdem sind die Weichen auf den Hauptlinien elektrisch oder mit Propangas beheizt, so dass sie nicht einfrieren können. In Deutschland ist das anders, weshalb die derzeit eisigen Temperaturen rasch grössere Behinderungen zur Folge haben können. Das bekommen neben verspäteten oder gestrandeten Reisenden auch die SBB zu spüren. «Gerät in Deutschland der Fahrplan durcheinander, so treffen in Basel oft für die Schweiz nicht zugelassene deutsche Zugskompositionen ein», erklärt Ginsig. [...] Diese Züge seien nicht mit dem Schweizer Zugsicherungssystem ausgestattet und dürften deshalb nicht weiterfahren. Dann müssen die SBB die Verbindung ab der Grenze zum Schweizer Endbahnhof sicherstellen. Zum Einsatz kommen in solchen Fällen die Dispo-Züge, wie sie im SBB-Jargon heissen. Das sind laut Ginsig Kompositionen die an verschiedenen Bahnhöfen auf Abruf bereit stehen, um bei Zugspannen Lücken im Fahrplan zu vermeiden. Sie verfügen über Lokomotivführer und Zugbegleiter und sind deshalb sofort einsatzbereit. Es handelt sich jedoch oft um ältere Einheiten, was für die Passagiere Komforteinbussen bedeutet [...] Auf der Linie Zürich–Stuttgart dagegen kann dies an der Grenze nicht passieren. Diese Linie befahren unabhängig von den Schneeproblemen in Deutschland seit einiger Zeit ohnehin schon Schweizer Züge. Weil die Deutsche Bahn zu wenig Rollmaterial hat, stellen die SBB laut Ginsig vier Zugskompositionen (total 20 Wagen) zur Verfügung. Diese sorgen für täglich 14 Verbindungen nach Stuttgart.“ (Neue Zürcher Zeitung vom 27. Dezember 2010).

Global Player und Fahren auf Verschleiß

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

Diese Politik von großangelegten Aufkäufen und Auslandsinvestitionen kontrastiert mit der „schlanken Bahn“ im Inland. Selbst wenn der höchste Wert veranschlagt wird, der – laut Bahnchef Dr. Rüdiger Grube – für die Anschaffung von neuem rollendem Material zur Beendigung der Misere der Berliner S-Bahn 2 Mrd. Euro beträgt, gewählt wird, so entspricht dies nur zwei Dritteln dessen, was die DB AG 2010 für den Kauf von Arriva ausgab. Bahnchef Dr. Rüdiger

Grube erklärte selbst, nach welchem Konzept die DB AG im Inland verkehrt: „Wir fahren längst auf Verschleiß. Wir haben keine Reserven mehr.“ (DIE WELT vom 11. Januar 2011). Es gibt – aufgrund des Abbaus von Personal und Werkstätten – flächendeckend Wartungsprobleme. Als im April 2010 ein ICE auf der Strecke Amsterdam–Basel zwischen Montabaur und Limburg bei voller Fahrt eine komplette Tür verlor und diese auf einen entgegenkommenden ICE prallte (es gab sechs Verletzte), ließ die DB AG zunächst verlauten, es handle sich um einen Konstruktionsfehler. Die Untersuchung ergab, dass eine lose Stellmutter in der Verriegelung und damit ein Wartungsfehler die Ursache war. (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 21. April 2010).

Modelle der Bahnprivatisierung

Es gab seit 2005 unterschiedliche Modelle der Bahnprivatisierung: Zwischen 2005 und 2008 betrieben die damalige Bundesregierung Dr. Angela Merkel-Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee das Projekt eines „integrierten Börsengangs“. Dafür wurde auch ein umfangreicher Gesetzentwurf entwickelt und in erster Lesung im Deutschen Bundestag debattiert. Das Projekt scheiterte aufgrund von Protesten in der Bevölkerung, einer breit angelegten Kampagne der Bahnprivatisierungsgegner („Bahn für Alle“), des innerparteilichen Widerstands in der SPD (was auf dem Hamburger SPD-Parteitag im Oktober 2007 dazu führte, dass die große Mehrheit der Parteitagsdelegierten sich gegen den gesamten Parteivorstand stellte) und der Finanzmarktkrise. Nur wenige Wochen vor dem für Oktober 2008 angesetzten Börsengang der DB AG musste die Bundesregierung die Reißleine ziehen und das Projekt vorläufig absagen. Allerdings fassten die damaligen Regierungsparteien der CDU, CSU und SPD im Mai 2008 einen auch heute noch gültigen Beschluss (Bundestagsdrucksache 16/9070), der eine Teilprivatisierung des gesamten Bahnbetriebs (der DB AG mit Nah-, Fern- und Güterverkehr auf Schienen und der weltweiten Logistik) fordert. Im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung vom Oktober 2009 wird festgehalten: „Sobald der Kapitalmarkt es zulässt, werden wir die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten“ der DB AG ‚einleiten‘. Im Januar 2011 erklärten maßgebliche Verkehrspolitikern der Regierungsparteien, die Bundesregierung favorisiere inzwischen eine Bahnprivatisierung, bei der der „Wettbewerb“ weiter gesteigert und ein Teilverkauf der DB AG, insbesondere der Verkauf des Schienengüterverkehrs (Schenker; DB Railion), im Zentrum steht (börsenblatt vom 13. Januar 2011).

Auswirkungen der Orientierung auf die Bahnprivatisierung

Im Zeitraum von 1995 bis 2010 wurde die Zahl der Beschäftigten im Bereich Schiene (DB AG und Private zusammen) mehr als halbiert – bei insgesamt größeren Leistungen (Reduktion von 450 000 auf 185 000). Die Arbeitsintensität der Beschäftigten wurde erheblich erhöht. Das Lohnniveau stagniert in dem Zeitraum real; teilweise gibt es auch absolute Absenkungen. Mehr als 2 000 Bahnhöfe wurden geschlossen, mehr als 1 000 verkauft. Zehntausende Schalter wurden geschlossen. Das Schienennetz wurde ein weiteres Mal um 9 000 km – von 44 000 auf 35 000 km – gekappt.

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

121 Minuten. Das heißt, es gab eine Fahrzeitverlängerung von 21 Minuten in 15 Jahren. Dies ist in erheblichem Maß das Resultat der Verschlechterung der Infrastruktur. Allein Investitionen in die Infrastruktur mit dem Ziel, hier das Niveau von 1995 zu erreichen, würden mehr als die Hälfte des Fahrzeitgewinns erbringen, der mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke verbunden ist. Bei den zur Debatte stehenden Investitionen in die Infrastruktur geht es um einige Hundert Millionen Euro; bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke geht es um mehr als 8 Mrd. Euro.

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

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

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

Verfassung und Eisenbahn

Artikel 87e Absatz 3 und 4 GG lautet:

„(3) Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

(4) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

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

„Es geht nicht um ein Zurück zur Behördenbahn – wir wollen eine Bürgerbahn!“

Rede von Sabine Leidig, MdB, am 21. Januar 2011 in der Plenardebatte des Bundestags zum Tagesordnungspunkt Antrag der Fraktion DIE LINKE

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

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

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

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

Diesen Privatisierungskurs hat Gregor Gysi nicht mitgemacht.

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

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

(Beifall bei der LINKEN)

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

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

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

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

schieben und nicht den Experten zu folgen, die einen Börsengang gänzlich ablehnen.

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

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

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die haben Sie wohl selber gedruckt bei der Rosa-Luxemburg-Druckerei! Gegenruf der Abg. Dr. Dagmar Enkelmann (DIE LINKE): Das ist ja nicht zu fassen!)(siehe auch S.50)

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der LINKEN)

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

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

Und übrigens auch einen anderen Aufsichtsrat, vor allem – wenn der mehr Einfluss bekommen soll – nicht Vertreter von EON, RWE, Südchemie oder Privat Equity Fonds. Ich will damit nicht die Qualifikation von Herrn Grube anzweifeln. Aber ich will Ihnen Folgendes sagen: Heutzutage schimpfen alle über Herrn Mehdorn, der im Frühjahr 2009 nach einer ganzen Reihe wirklich dramatischer und skandalöser Aktivitäten als Bahnchef abgelöst worden ist. Als Bundeskanzler Schröder diesen Mann aus der Flugzeugindustrie im Jahr 2000 angeheuert hat, war die Zustimmung in diesem Haus aber groß. Auch als Herr Mehdorn 2006 verkündet hat: „Unser Markt ist die Welt“ und: „Ich kann mir gut vorstellen, dass wir in Zukunft auch Flugzeuge betreiben“, haben Sie überhaupt nicht gezuckt. Nun ist es nicht so weit gekommen, dass die Bahn Flugzeuge betreibt. Aber ich erinnere daran, dass im Dezember 2002 versucht wurde, ein Preissystem einzuführen, bei dem man Zugfahrten wie einen Flug vorab hätte buchen müssen. Das hat Hunderttausende Bahnkunden verschreckt. Die Abstimmung mit den Füßen hat dazu geführt, dass dieses Konzept in die Tonne getreten wurde. Ich frage Sie: Warum wird an dieser Stelle nicht ein ganz anderer Weg gegangen? Warum fragt man nicht einfach die Kunden, wie ein vernünftiges Bahnpreissystem gestaltet werden soll? Das wissen die Kundinnen und Kunden der Bahn doch am allerbesten.

(Beifall bei der LINKEN)

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

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

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

Auch die kontraproduktiven Großprojekte müssen überdacht und beendet werden.

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

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

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

(Beifall bei der LINKEN)

Die Bahn kann als gemeinwohlorientiertes Unternehmen gut entwickelt werden; das ist ja nicht utopisch. Wenn man sich hierzulande einmal umguckt, dann sieht man Modelle, wie es funktionieren kann. Ich möchte als Beispiel die Region Karlsruhe nennen. Die Karlsruher Verkehrsbetriebe sind ein großes Unternehmen. Zusammen mit Heilbronn und Pforzheim wird auf einer großen Fläche Taktverkehr organisiert. 20 Unternehmen arbeiten in Kooperation miteinander, nicht in Konkurrenz; das würde nämlich nicht funktionieren. Gehen Sie einmal nach England, Frau Künast. Ich würde Ihnen wirklich empfehlen, einmal von Cambridge zum Flughafen London zu fahren. Da fahren Sie mit drei verschiedenen Verkehrsgesellschaften.

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

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

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

Sabine Leidig (DIE LINKE): Das ist schade; denn ich hätte gern noch etwas zum Schuldenstand gesagt. Nur eine Bemerkung: 1994 sind die Schulden der Bahn sozusagen auf null gestellt worden; inzwischen hat die DB AG 15 Milliarden Euro Schulden. Noch eine Anmerkung: Das Schienensystem in Europa, das mit den wenigsten Zuschüssen auskommt, ist das Schienensystem der Schweiz. Auch das kann man in dem PRIMON-Gutachten nachlesen.

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

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

Sabine Leidig (DIE LINKE): Mein Schlusssatz: Es geht weder um eine bürokratische Behördenbahn noch um eine Börsenbahn. Wir brauchen etwas anderes, etwas Neues.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse: Frau Kollegin!

Sabine Leidig (DIE LINKE): Es geht darum, eine demokratische Bürgerbahn aufs Gleis zu setzen.

(Beifall bei der LINKEN)

Nachtrag Sabine Leidig

(„Was ich noch mit etwas mehr Zeit hätte ergänzend sagen wollen“):

Drittens: die Privatisierung mit und ohne Netz wird abgesagt.
Die Bahn kann als Gemeinwohl orientiertes Unternehmen gut entwickelt werden. Das ist ja gar nicht so utopisch. Auch hier zu Lande steht die Bahn in einigen Regionen viel besser da, als im zentralisierten Fernverkehr. Man kann sagen: Dort wo die Bahn näher dran ist an den Menschen, gibt es Lichtblicke. Das gilt, wie erwähnt, für die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Die Fahrgastzahl ist in den letzten 15 Jahren vervielfacht worden. Da gibt es einige Parallelen zum Erfolg der Bahn in der Schweiz:
- der Chef (und die Seele) des Unternehmens war bis vor kurzem ein Mann, der selbst Bahner und super kompetent war
- der Betrieb befindet sich komplett in öffentlichem Eigentum, wobei die Kontrolle dezentral, eher bürgernah ist
- und das Unternehmen kontrolliert weitgehend das Schienennetz und legt Wert auf diese Einheit von Infrastruktur und Betrieb.

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

An dieser Stelle die folgenden Hinweise:

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

Zweitens, in dieser PRIMON-Studie wurden viele europäische Eisenbahngesellschaften miteinander verglichen – allerdings taucht die erfolgreichste, diejenige der Schweiz, so gut wie nicht auf.

Aber man findet auf Seite 77 den europaweiten Vergleich der „durchschnittlichen jährlichen Zuwendungen in EUR Cent je Einheitskilometer (Ptkm = Pkm und tkm addiert) der Eisenbahnen 1995-2003“. Das heißt eine Auflistung zur Frage: Was kostet die Steuerzahler? Das Ergebnis: Die SBB schneidet mit nur mit 2,4 Cent je Ptkm mit Abstand am besten ab Deutschland muss mit 7 Cent fast drei mal mehr, Italien mit 9,4 Cent vier mal mehr zuschießen.

Tatsächlich ist die überwältigende Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger dieses Landes der Meinung: Die Bahn ist keine Ware. Sie soll nicht an die Börse und auch nicht teilweise verkauft werden. Aber niemand wünscht sich eine schlafmützige, dirigistische Obrigkeitsstaatsbahn. Es geht also nicht um ein Zurück zu einer dirigistisch geführten Staatsbahn. Wir brauchen keine bürokratische Behördenbahn und keine Börsenbahn. Es geht um etwas

anderes. Um etwas Neues. Es geht darum, eine demokratische Bürgerbahn aufs Gleis zu setzen. Und dafür kämpft DIE LINKE.

Grüne Broschüre als Rosa-Luxemburg-Druck?

Die Grünen-MdB Renate Künast warf, als Sabine Leidig auf Grünen-Positionen pro Bahnbörsengang verwies, in ihrem Zwischenruf dazu ein: „Die (Broschüre; Red.) haben Sie wohl selber gedruckt bei der Rosa-Luxemburg-Druckerei!“

Konkret geht es um die Broschüre „Das Wachstum-Schiene-Modell – Grüne Weichenstellungen für mehr Schienenverkehr. Bahnpolitik als öffentliche Aufgabe“, das im Januar 2007 von der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen herausgegeben wurde (Nr. 16/43). In dieser 20 Seiten starken Broschüre heißt es u.a.:

„Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn ist für uns kein Selbstzweck und kein Wert an sich, sondern kann als Beitrag für einen gestärkten Bahnverkehr im Interesse der Fahrgäste und Gütertransportkunden sein – wenn die richtigen Strukturen dafür geschaffen werden.“ (S. 5)

„Der Börsengang der bisher zu 100 Prozent staatseigenen Deutschen Bahn AG soll den Abschluss der 1993/94 begonnenen Bahnreform bilden. Diese Reform muss den Ordnungsrahmen des Schienenverkehrsmarktes so ausgestalten, dass durch mehr Wettbewerb neue attraktive Angebote entstehen, mit denen Kunden von der Straße für die Schiene gewonnen werden können.“ (S.6) „Es gibt Stimmen, die für eine Beibehaltung des Status quo plädieren. Das heißt konkret: Die Deutsche Bahn AG bleibt als Aktiengesellschaft im 100prozentigen Besitz des Bundes, sie behält das Schienennetz, und sie geht nicht an die Börse. Der einzige Charme dieses Modells mag darin liegen, keine Entscheidung fällen zu müssen.“ (S.8) „Bündnis90/Die Grünen treten seit Jahren konsequent für eine Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr ein. Im Beschluss der grünen Bundesdelegiertenkonferenz vom Oktober 2004 heißt es: 'Mit Ausnahme des Infrastruktureigentums kann der DB-Konzern in Schritten teilprivatisiert werden. Als Alternative dazu kommt die Teilprivatisierung der einzelnen Transporttöchter des DB-Konzerns in Frage. Voraussetzung für die Privatisierung ist der Nachweis nachhaltiger Wirtschaftlichkeit des Konzerns über mehrere Jahre durch positive Ergebnisse in den Unternehmensbilanzen.' Für jede Privatisierungsvariante muss klar gelten, dass der Beschäftigungssicherungsvertrag bis 2010 für alle Beschäftigten der DB AG in vollem Umfang erhalten bleibt.“ (S. 12) „Schon heute sind mit der integrierten DB AG die negativen Auswirkungen für Wachstum auf der Schiene, für den Bundeshaushalt und die unsaubere ordnungspolitische Aufstellung vorhanden. Wir fordern Union und SPD daher auf, am vorgesehenen Zeitplan (für den Bahnbörsengang; d. Red) festzuhalten und in diesem Herbst fraktionsübergreifend im Deutschen Bundestag die Weiterführung der Bahnreform zu beschließen.“ (S. 19).

Die Broschüre kann auch direkt bei der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bestellt oder heruntergeladen werden unter:

http://www.gruene-bundestag.de/cms/publikationen/dok/203/203924.reader_das_wachstumschiene-modell_positio.html

Antrag

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

Den Vorstand der Deutschen Bahn AG mit fachkundigem Personal besetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Schienenverkehr ist bereits aus rein technischer und systemischer Sicht eine hoch komplexe Angelegenheit, was an diejenigen, die in der Deutschen Bahn AG (DB AG) führende Positionen einnehmen, hohe Anforderungen hinsichtlich der Kenntnisse des Eisenbahnwesens, seiner Geschichte und seiner gesetzlichen und übrigen formalen Grundlagen stellt.
2. In Zeiten des Klimawandels und der Ölnapppheit ist seitens der Politik und des Eigentümers an diejenigen, die bei der Deutschen Bahn AG maßgebliche Positionen einnehmen, die Anforderung zu stellen, dass sie vorrangig die Entwicklung und Stärkung der Schiene und eine nachhaltige Verkehrs- und Bahnpolitik verfolgen.
3. Seit 1835 und rund ein Jahrhundert lang standen an der Spitze der Eisenbahnen in Deutschland Bahnchefs, die vom Fach und selbst ausgebildete Eisenbahner waren. Bis in die 90er-Jahre gab es bei der Deutschen Bahn AG zumindest einzelne Vorstandsmitglieder, die selbst Eisenbahner waren. Seit Ende der 50er-Jahre haben die Bundesbahnchefs keinen Eisenbahner-Hintergrund mehr. Seit Gründung der Deutschen Bahn AG gab es keinen einzigen Bahnchef mit Eisenbahner-Hintergrund. Seit Ende der 90er-Jahre gibt es im Vorstand der Deutschen Bahn AG kein einziges Vorstandsmitglied, das eine Ausbildung als Eisenbahner erfuhr und längere Zeit bei einem Eisenbahnunternehmen in der Praxis aktiv war.
4. Während in der Wirtschaft allgemein Wert darauf gelegt wird, dass Spitzenpositionen nicht von Personen besetzt werden, die mit betriebsfremden Interessen in Verbindung gebracht werden können, wurde bzw. wird seit 1994 die Position des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG in drei von vier Fällen von Personen eingenommen, die zuvor eng mit der Autoindustrie und der Flugzeugbranche, also mit konkurrierenden Verkehrsträgern, verbunden waren.
5. Die überwiegende Ausrichtung des Spitzenpersonals der Deutschen Bahn AG auf Engagements im Ausland bei gleichzeitiger Vernachlässigung des ursprünglichen Kerngeschäfts, des Schienenverkehrs im Inland, und die Reaktionen dieses Führungspersonals auf die anhaltende Misere im inlän-

dischen Schienenverkehr (Winterchaos 2009/2010, Sauna-ICE-Züge im Sommer 2010, Winterchaos 2010/2011, Dauerkrise bei der S-Bahn-Berlin, seit Sommer 2008 anhaltende Probleme mit den ICE-Radsatzwellen) dokumentieren, dass dieses Spitzenpersonal für die gestellten Aufgaben nicht geeignet ist.

6. Die Deutsche Bahn AG ist laut Grundgesetz ein „Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form“. Dennoch ist das Unternehmen DB AG nicht mit einer beliebigen Aktiengesellschaft gleichzusetzen, da der Bund nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes zu gewährleisten hat, dass „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen (...) Rechnung“ getragen wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

darauf hinzuwirken, dass die Spitzenpositionen bei der Deutschen Bahn AG, einschließlich der oder des Vorstandsvorsitzenden, in einem absehbaren Zeitraum mit Frauen und Männern besetzt werden, die sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik und die Stärkung der Bahn einsetzen. Fachliche und praktische Kenntnisse des Eisenbahnwesens sollen ein wesentliches Besetzungskriterium sein.

Berlin, den 22. Februar 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. Generell rekrutiert sich das Führungspersonal großer Unternehmen zu einem großen Teil aus Personen, die aus demselben Unternehmen kommen oder in der gleichen Branche Erfahrungen gesammelt haben. Das trifft insbesondere für die Spitzenposition in Unternehmen zu. In der mit der Bahn konkurrierenden Autoindustrie stammen die Konzernchefs fast immer aus der Fahrzeugbranche selbst, oft haben sie im Unternehmen bei anderen Autokonzerne über Jahrzehnte hinweg praktische Erfahrungen gesammelt, bevor sie dort eine Spitzenposition einnahmen (das trifft im Fall des Daimler-Konzerns zu auf die letzten Konzernchefs Edzard Reuter, Jürgen Schrempp und Dieter Zetsche und im VW-Konzern zu auf die letzten Vorstandsvorsitzenden Ferdinand Piech, Bernd Pieschetsrieder und Martin Winterkorn). Die große Mehrheit der Fahrzeugbranche-Vorstandsteams besteht aus Personen, die im Unternehmen selbst oder in der Autoindustrie über viele Jahre hinweg tätig waren, bevor sie in das für das operative Geschäft entscheidende Gremium aufrückten. Für eine solche Personalpolitik sprechen leicht nachvollziehbare Gründe: Wer ein Unternehmen dieser Art leiten soll, muss vom Fach sein.
2. Ähnlich verhielt es sich bei den Eisenbahnen in deren Aufstiegs- und Blütezeit, im 19. Jahrhundert und bis Ende des Ersten Weltkriegs: Die führenden Positionen in den verschiedenen Länderbahnen wurden von gelernten Eisenbahnern eingenommen. Nach dem Ersten Weltkrieg begann sich dies zu verändern; die Reichsbahn war neu gegründet worden und teilweise ein politisiertes Unternehmen (ein Teil der Reparationsleistungen des Deutschen Reichs mussten von der Reichsbahn geschultert werden). Mit Carl Gustav Rudolf Oeser (1924 bis 1926) gab es erstmals einen Generaldirektor ohne Eisenbahner-Hintergrund. Danach wurde die Spitzenposition bei der Bahn

mit Julius-Heinrich Dormmüller (1926 bis 1945) wieder von einem Eisenbahner eingenommen, der allerdings ebenfalls erheblich in die Politik eingespannt war und Mitverantwortung für die Rolle der Reichsbahn im Holocaust trug.

3. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die führenden Positionen bei der Bundesbahn zunächst mit Eisenbahnern besetzt: mit Walther Helbig (1949 bis 1952), einem Reichsbahningenieur, der zuvor Präsident des Reichsbahn-Zentralamtes war, und Edmund Frohne (1952 bis 1957), der seit dem Ersten Weltkrieg Eisenbahner war. Auf Walther Helbig folgte mit Heinz Maria Öftering (1957 bis 1972) erstmals ein Nichteisenbahner als Erster Präsident der Bundesbahn. Sein Nachfolger, Wolfgang Vaerst (1972 bis 1982), war Jurist, der zuvor im Bundesministerium für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen tätig war. Ihm folgte Reiner Maria Gohlke (1982 bis 1990), der zuvor in führender Position für IBM gearbeitet hatte. Es wäre kurzschlüssig zu behaupten, dass die drei Letztgenannten – Nichteisenbahner – an der Spitze der Bundesbahn einen schlechten Job gemacht hätten. Sie waren in ihrer Amtszeit auch noch in Teams eingebunden, die überwiegend aus Eisenbahnern bestanden. Von Reiner Maria Gohlke gingen beispielsweise Initiativen aus, die den Schienenverkehr wieder belebten (wie die Einführung der Zuggattung InterRegio, die Entwicklung des ICE und das „Rosarote Wochenende“). Der Einfluss einer Verkehrspolitik, die den Schienenverkehr nicht mehr förderte und ihn oftmals behinderte und abzubauen gedachte, nahm jedoch in dieser Zeit bereits erheblich zu. So wurde in den 70er-Jahren, in der Amtszeit von Wolfgang Vaerst und unter Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen Kurt Gscheidle die – dann nur in Teilen umgesetzte – Konzeption eines „Betriebsoptimalen Netzes“ (BoN), die Kappung des westdeutschen Schienennetzes auf 9 000 km und damit auf weniger als die Hälfte, entwickelt.
4. Bei der DDR-Reichsbahn gab es in dieser Zeit ebenfalls einen Mix von politisch geprägten Generaldirektoren und klassischen Eisenbahnern im Spitzenamt. Willi Beesemer (1946 bis 1949) und Willi Kreikemeier (1949/1950) sind der ersten Kategorie zuzuordnen; Erwin Kramer (1950 bis 1970) und Otto Arndt (1970 bis 1989) der zweiten.
5. Seit Gründung der Deutschen Bahn AG im Januar 1994 gab es vier Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG. Die Besonderheit besteht darin, dass drei von ihnen – Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube – aus der Auto- und Flugzeugbranche stammten und jahrzehntelang in führenden Positionen für den Daimler-Konzern beziehungsweise als Vertreter des Großaktionärs Daimler bei EADS-Airbus gearbeitet hatten. Heinz Dürr, der 1990 bereits als Bundesbahnchef fungierte und der erste Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG war, war und ist zugleich Haupteigentümer der Dürr AG, einem Autozulieferer, der laut eigenen Angaben ein Drittel des Weltmarkts für Autolackierautomaten kontrolliert. Unter Heinz Dürr wurde die Bahnreform als formelle Bahnprivatisierung eingeleitet und das Projekt Stuttgart 21 entwickelt. Unter Hartmut Mehdorn wurde die materielle Bahnprivatisierung vorangetrieben und das zuvor auf Eis gelegte Projekt Stuttgart 21 neu belebt. Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube stehen für die Orientierung der Deutschen Bahn AG auf Auslandsmärkte („global player“) und für einen strikten Sparkurs im Inneren, der deutlich negative Folgen für die Fahrgäste hat (Abschaffung des InterRegio 2001; Bahnpreissystem PEP 2002/2003; Einsatz nicht dauerfester ICE-Radsatzwellen; Sauna-ICE im Sommer 2010, Winterchaos 2009/2010 und 2010/2011 und S-Bahn-Berlin-Misere).

Am Ende der Ära Heinz Dürr wurde Johannes Ludewig – ein Beamter mit Erfahrungen aus dem Bundesministerium für Verkehr und für das Post- und

Fernmeldewesen – für einen kurzen Zeitraum Bahnchef (1997 bis 1999). In seiner Amtszeit wurde Stuttgart 21 als „unwirtschaftliches Projekt“ identifiziert und auf Eis gelegt; die Bahnprivatisierung wurde nicht vorangetrieben.

Hartmut Mehdorn äußerte, dass Zugfahrten bei einer Fahrtdauer von mehr als vier Stunden nicht zumutbar seien. Er setzte sich noch in seiner Amtszeit für den Erhalt und Weiterbetrieb des innerstädtischen Berliner Flughafens Tempelhof ein. Nach seinem Rücktritt als Bahnchef äußerte er, dass er sich nun um sein Aufsichtsratsmandat bei Air Berlin „kümmern kann“ (Handelsblatt vom 9. September 2009).

Wie fatal die Auswirkungen sein können, wenn in einem Führungsgremium der Deutschen Bahn AG branchenfremdes Denken vorherrscht, zeigte sich 2002/2003. In diesen ersten Jahren der Amtszeit von Hartmut Mehdorn als Bahnchef, einem gelernten Flugzeugingenieur, Airbus- und Daimler-Mann, wurde ein völlig neues Bahnpreissystem mit der Bezeichnung PEP entwickelt. Im Vorstand der Deutschen Bahn AG und in anderen Spitzenpositionen im Unternehmen gab es ein Dutzend Leute, die von der Lufthansa zur Deutschen Bahn AG gewechselt waren. Das neue Fahrpreissystem orientierte sich eng an der Buchungslogik und dem Tarifsystem bei den Airlines: Möglichst viele Eisenbahnfahrten sollten im Voraus fest gebucht werden; Frühbucker bekamen Rabatt. Gleichzeitig wurde die BahnCard50 abgeschafft. Damit wurde ein Systemvorteil des Schienenverkehrs – der Fahrgast kann zu festen Zeiten, möglichst stündlich oder gar halbstündlich, spontan in einen Zug einsteigen – aufgegeben. Es gelang dem Bahnmanagement, auch die Politik von dem neuen Fahrpreissystem zu überzeugen. Die Bahnpreisreform scheiterte jedoch auf der ganzen Linie. Hunderttausende Fahrgäste stimmten im ersten Halbjahr 2003 mit den Füßen ab und wanderten von der Bahn ab zu anderen Verkehrsmitteln. Die Politik musste eingreifen und veranlasste den Bahnvorstand, das Vorhaben weitgehend aufzugeben. Sogar die BahnCard50 musste wieder eingeführt werden.

Mehr Mobilität, auch auf der Schiene – Zur notwendigen Reaktivierung von Bahnstrecken an der Saar

Thomas Lutze

Im Frühjahr 2011 wird DIE LINKE eine Konzeption vorstellen, die das Ziel hat, weitere Bahnstrecken an der Saar zu reaktivieren. Die Bahn ist das Verkehrsmittel mit der positivsten Umwelt- und Klimabilanz. Und mittlerweile sind die technischen Möglichkeiten so weit entwickelt, dass ein Bahnverkehr auch sehr bequem und komfortabel organisiert werden kann. Ziel der LINKEN ist es, wieder ein flächendeckendes Netz an Bahnverbindungen anzubieten. Dazu gehören folgende Strecken:

Homburg-Zweibrücken: Auf der stillgelegten Strecke möchte das Land Rheinland-Pfalz ihre S-Bahn Mannheim-Kaiserslautern-Homburg erweitern und ist sogar bereit, sich an den Kosten zu beteiligen. Noch sagt das Saarland nein, angeblich aus Kostengründen. Sinnvoll wäre eine solche Verbindung aber. Die Strecke müsste elektrifiziert werden, die zwei Haltepunkte Homburg müssten erneuert werden, ebenso einige hundert Meter fehlender Gleise.

Lebach-Dillingen: Durch den Anschluss Lebachs an das Saarbahnnetz ist die Stadt in Richtung Saarbrücken und in Richtung Neunkirchen gut verbunden. Was richtig fehlt ist dagegen die Verbindung nach Westen (Dillingen). Bis auf einen kleinen Abschnitt von rund zwei Kilometern ist hier auch bereits die nötige Schieneninfrastruktur vorhanden. DIE LINKE schlägt vor, die bereits bestehende Verbindung von Niedaltdorf nach Dillingen bis Lebach weiter zu leiten. Hier könnten gerade im Berufsverkehr die zahlreichen Betriebe (Ford, DSD, Zulieferer) direkt angefahren werden.

Überherrn-Völklingen-Saarbrücken. Wer kennt ihn nicht, den täglichen Stau auf der A620 zwischen Völklingen und Saarbrücken? Und wenn das Bauprojekt „Stadtmitte am Fluss“ kommt, dann wird das Autobahnverkehrschaos noch ganz andere Dimensionen annehmen, weil es auf dieser Strecke keine Ausweichmöglichkeiten gibt. Eine Reaktivierung der westlichen Bahnstrecke an der Saar könnte zumindest im Berufsverkehr die notwendige Abhilfe schaffen. Noch effektiver wäre eine Kopplung mit der Strecke aus dem Warndt/Großrosseln. In Saarbrücken wird seit Mitte der 90er Jahre über den Ausbau der Saarbahn debattiert. Verkehrspolitisch notwendig sind hierbei nach wie vor die Saarbahn-Anbindung der Universität an die Innenstadt und die Weiterführung nach Alt-Saarbrücken und weiter Richtung Forbach.

Und wer soll das bezahlen? Klar, derartige Verkehrsprojekte kosten Geld. Ohne eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Kommunen und des Landes durch Steuereinnahmen lässt sich gar nichts finanzieren. Aber wenn bei Straßenbauprojekten Geld nie eine Rolle spielt, dann muss es auch möglich sein, politisch zu fordern, dass zumindest die gleiche Schwerpunktsetzung auch auf den öffentlichen Verkehr gesetzt wird. Doch häufig blockieren gerade auf Bundesebene Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 (5-8 Mrd. Euro) dringend notwendige Mittel in anderen Regionen. Aber auch hierzulande könnte durch eine andere Schwerpunktsetzung mehr für den Bahnverkehr getan werden. Das Saarland bekommt jedes Jahr 68 Millionen Euro aus der Bundeskasse für den Regionalverkehr. Hier verschenkt das Land immer wieder Mittel, weil die Gelder nicht effektiv eingesetzt werden und keine Ausschreibungen der Verkehrsleistungen stattgefunden haben.

Thomas Lutze (MdB) ist Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundestages und Verkehrspolitischer Sprecher des Landesverbandes.

Antrag

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

Schutz vor Schienenverkehrslärm im Rheintal und andernorts

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Lärm macht krank – physisch und psychisch. Das gilt insbesondere für hohe Spitzenlärmswerte in der Nacht, aber auch für anhaltenden Lärm am Tage. Die gesundheitlichen Schäden für die Menschen sind wissenschaftlich nachweisbar. Dazu gehören unter anderem Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Brustkrebs, psychische Störungen und Entwicklungsverzögerungen bei Kindern. Lärm belastigt im Alltag, stört die Kommunikation und ist eine Form der Umweltverschmutzung, bei der die Betroffenenzahlen am schnellsten steigen. Das Leiden der Betroffenen und die Folgekosten für die gesamte Gesellschaft sind erheblich.

Alle Menschen in Deutschland haben Anspruch auf Schutz vor Verkehrslärm, unabhängig davon, ob sie an einer Autobahn, an einem Schienenweg, im Einzugsbereich eines Flughafens oder an stark frequentierten Wasserstraßen wohnen, unabhängig davon, ob sie in einer Stadt oder in einem ländlichen Raum leben, und unabhängig davon, ob sie an einem bestehenden Verkehrsweg wohnen oder dort, wo ein Verkehrsweg neu entstehen oder ausgebaut werden soll.

Deshalb ist es die Aufgabe der Politik, Lärm durch Schutzmaßnahmen soweit zu mindern, dass Anwohnerinnen und Anwohner keinem unzumutbaren Lärm ausgesetzt sind. Das gilt in besonderem Maße nachts. Lärm durch Anlagen sozialer Zweckbindung und Kinderlärm sind hiervon auszunehmen.

Aktiver Lärmschutz – insbesondere die Reduzierung der Lärmentstehung – ist dabei immer dem passiven Lärmschutz voranzustellen. Passiver Lärmschutz, zum Beispiel durch Lärmschutzfenster mit Belüftungseinrichtungen, ist mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden. Den Lärm in seiner Entstehung zu reduzieren hilft, direkte Folgekosten durch hohe bauliche Aufwendungen für passiven Lärmschutz und indirekte Folgekosten in den Kommunen, bei Krankenkassen und den Trägern von Renten- und Pensionskassen zu vermeiden.

Schienen Güterverkehr bietet mit Blick auf die Umwelt und das Klima gegenüber dem Transport auf der Straße und in der Luft erhebliche Vorteile. Dies ist aber kein Grund dafür, den Schutz vor Schienenverkehrslärm zu vernachlässigen. Tatsächlich müssen insbesondere an sehr stark frequentierten Strecken wie an Mittel- und Oberrhein besonders große Anstrengungen unternommen werden, Schienenverkehrslärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. bis zum Sommer 2011 dem Deutschen Bundestag einen Entwurf für eine Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vorzulegen, in dem – verbunden mit Fristenregelungen – die Grenzwerte der 16. BImSchV auch auf Bestandsstrecken von Schienenwegen und öffentliche Straßen ausgedehnt werden. Dabei ist vorzusehen,
 - dass der sog. Schienenbonus in § 3 und der Anlage 2 (Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der behaupteten geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms) ab 2012 gestrichen wird,
 - dass der nächtliche Immissionsgrenzwert für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete (§ 2 Absatz 1 Nummer 3) dem von allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten (§ 2 Absatz 1 Nummer 2) gleichgestellt wird,
 - dass bei Schienenwegen für die Ermittlung insbesondere des nächtlichen Lärms analog zum Fluglärmgesetz auch Einzelschallereignisse und nicht ausschließlich Dauerschallpegel (Mittelungspegel) berücksichtigt werden,
 - dass spätestens im Jahre 2020 an allen Schienenwegen des Bundes und an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes die Werte der 16. BImSchV angewendet werden,
 - dass die 20 Prozent der am höchsten belasteten Abschnitte an bestehenden Schienenstrecken bis zum Jahr 2015 einer Lärmsanierung zu unterziehen sind,
 - dass für Verkehrswege, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden, andere Übergangsfristen möglich sind und
 - dass in der Planung für den Haushalt 2012 mindestens eine Verdopplung der jeweiligen Mittel für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes vorgenommen wird und zukünftig auf die gegenseitige Deckungsfähigkeit dieser Titel mit anderen investiven Titeln verzichtet wird;
2. zu prüfen, ob zum Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern vor Schienenverkehrslärm an besonders belasteten Streckenabschnitten insbesondere nachts Geschwindigkeitsbeschränkungen für laute Güterzüge angeordnet werden können, wenn andere Maßnahmen nicht zügig umgesetzt werden, und dem Deutschen Bundestag hierzu bis Ende 2011 Bericht zu erstatten;
3. bis Ende 2012 dem Deutschen Bundestag einen Entwurf für die Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorzulegen, in dem
 - für den Lärmschutz insbesondere an Straßen und Schienenwegen aktivem Lärmschutz ausdrücklich Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen eingeräumt wird,
 - § 41 Absatz 2 gestrichen wird,
 - § 42 Absatz 2 dahingehend ergänzt wird, dass nicht nur die Erstinvestitionen erstattet werden, sondern auch die für die Aufrechterhaltung und den Betrieb erforderlichen Kosten, und
 - eine integrierte Betrachtung und Minderung des Verkehrslärms, der sich durch die Kumulierung bei parallel verlaufenden Bundesfernstraßen und Schienenwegen ergibt, vorgeschrieben wird, wie das mit der DIN 18005-1 geschieht;

4. sich auf EU-Ebene bei den Verhandlungen über die Revision des sog. 1. Eisenbahnpaketes (Ratsdok. 13789/10, KOM(2010) 475 endg.) intensiv dafür einzusetzen, dass die von der EU-Kommission vorgeschlagene verbindliche Einführung eines lärmabhängigen Bestandteils bei den Schienenwegebenutzungsgebühren mit der Aufstellung eines europäischen Förderprogramms zur Umrüstung von Güterwagen verknüpft wird, um eine Umrüstung aller europäischen Güterwagen mit K- oder LL-Sohlen bis 2020 zu erreichen. Als Zielsetzung sollte dabei gelten, dass bis 2015 mindestens 50 Prozent aller Güterwagen entsprechend umgerüstet werden;
5. bis zur Vorlage eines europäischen Förderprogramms als Sofortmaßnahme das nationale Förderprogramm „Leiser Rhein“ auf 100 Mio. Euro auszuweiten und über das Jahr 2012 hinaus zu verlängern. Die für die Umsetzung des Programms hinderliche Vorgabe einer festgelegten Anzahl von Fahrten im Mittelrheintal ist so zu modifizieren, dass zwar die Menschen im Mittelrheintal weiter im besonderen Maße entlastet werden, andererseits aber die Akzeptanz des Förderprogramms bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöht wird;
6. das Verfahren „Besonders überwachttes Gleis“ (BüG) beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken zukünftig nur in Zusammenhang mit eindeutig geregelten Sanktionen bei Nichteinhaltung der durchzuführenden Maßnahmen durch das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen lärmmindernd zu berücksichtigen. Die Auflagen zur Anwendung des BüG sind an neueste Erkenntnisse anzupassen. Die tatsächliche Wirkung des BüG in Abhängigkeit von mit Verbundstoffbremssohlen ausgestatteten Güterwagen ist bis Ende 2012 wissenschaftlich fundiert zu überprüfen und die unterstellte lärmmindernde Wirkung ist gegebenenfalls anzupassen;
7. in der Planung für den Haushalt 2012 eine deutliche Aufstockung der Mittel für Investitionen in Schienenwege des Bundes vorzunehmen, damit sowohl für die erhöhten Anforderungen des Schutzes vor Schienenverkehrslärm als auch für das Auflösen des Investitionsstaus bei Schienenwegen des Bundes ausreichend Mittel zur Verfügung stehen. Spätestens 2014 ist hierfür jährlich die Summe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr bereit zu stellen. Auch die Strecken nichtbundeseigener Bahnen dürfen aus diesen Mitteln finanziert werden;
8. die Planungen für den Ausbau der A 5 südlich von Offenburg einzustellen;
9. eine erste Tranche für den Bau des seit langem planfestgestellten Rastatter Tunnels in der Planung für den Haushalt 2012 vorzusehen und bei der Deutschen Bahn AG darauf zu dringen, dass dessen Realisierung bis 2017 gewährleistet wird;
10. der Deutschen Bahn AG umgehend mitzuteilen, dass sie für die von ihr geplante Streckenführung zwischen Offenburg und dem Katzenberg-Tunnel für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte keine Bundesmittel erhalten wird, solange nicht in einem offenen und transparenten Verfahren gemeinsam mit allen betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessenvertretungen eine akzeptable Trassenführung und -ausgestaltung beraten und gefunden wurde. Dazu ist
 - eine adäquate Entscheidungsgrundlage mit aussagekräftigen Lärmkarten der Lärmbetroffenheiten zu erstellen, wie sie bei der Planung der Flugrouten des Airport Berlin Brandenburg International BBI erstellt wurden bzw. werden,
 - die Planung einer in Teilen auf bis zu 250 km/h Maximalgeschwindigkeit ausgelegten ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke zu verwerfen und die Planung und den Bau einer reinen, durchgehenden Güterverkehrsstrecke

- mit höchsten Lärmschutzstandards zu beauftragen, deren – möglichst siedlungsferne – Trassierung wegen der geringeren Maximalgeschwindigkeit flächensparender realisiert werden könnte,
- die bestehende Strecke im Rheintal durch zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen, insbesondere an den Bahnsteigen des Schienenpersonennahverkehrs, sowie zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen und geringfügige Beschleunigung für den Schienenpersonennah- und -fernverkehr zu ertüchtigen,
 - entweder durch die Trassenpreisgestaltung oder durch ordnungsrechtliche Vorgaben zu verhindern, dass der Schienengüterverkehr statt auf für den Güterverkehr explizit vorgesehenen Trassen doch auf den alten Strecken durch die Siedlungsgebiete fährt,
 - bei den weiteren Planungen ab sofort die Abschaffung des Schienenbonus zu Grunde zu legen;
11. die bisherigen Empfehlungen und zukünftigen Beschlüsse der regionalen Arbeitsgruppen und des „Projektbeirates Rheintalbahn“ aufzugreifen und umzusetzen bzw. entsprechend auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken;
12. bis zum Sommer 2011 einen Gesetzentwurf vorzulegen, in dem die Lehren aus den missglückten Planungen für Stuttgart 21 und den Ausbau der Rheintalbahn für die Planungsverfahren gezogen werden. Dabei ist das Ziel nicht lediglich darin zu sehen, Akzeptanz für behördliche Planungen zu schaffen. Vielmehr sollen die Vorhabenträger vor Beginn einer konkreten Projektplanung in einem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessenvertretungen zunächst eine gemeinsame Entscheidung auch über das Ob einer Maßnahme treffen. Ferner sind in den weiteren Verfahrensschritten eine durchgängige, offene Kommunikation und umfassende Information der Bevölkerung zu gewährleisten, ebenso wie die umfassende Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie deren Interessenvertretungen im Sinne der von Deutschland ratifizierten Aarhus-Konvention. Dies bedingt die Rücknahme der im Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz von 2006 eingeführten Möglichkeit, den Erörterungstermin entfallen zu lassen.

Berlin, den 16. März 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. Alle Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrswegen haben den gleichen Anspruch auf den Schutz vor Lärm. Es gibt keinen sachlichen Grund, lediglich den Anwohnerinnen und Anwohnern von solchen Verkehrswegen, die ausgebaut werden sollen bzw. die neu gebaut werden sollen, einen anspruchsvollen Lärmschutz zu gewähren. Die bestehende Rechtslage gewährt einen relativ anspruchsvollen Lärmschutz an Verkehrswegen nur dann, wenn die 16. BImSchV zur Anwendung kommt, d. h. beim Neubau von Verkehrswegen oder einem erheblichen baulichen Eingriff. Für die Anwohnerinnen und Anwohner bestehender Trassen gibt es lediglich freiwillige Programme zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes. Auf diese haben Anwohnerinnen und Anwohner entlang bestehender Verkehrswege anders als bei der 16. BImSchV keinen Rechtsanspruch. Nach Ansicht einiger Bürgerinitiativen wird dieser Zusammenhang sogar als

Druckmittel gegen Anwohnerinnen und Anwohner eingesetzt, die sich gegen den geplanten Ausbau eines Verkehrsweges wehren. Ihnen wird mehr Lärmschutz nur dann in Aussicht gestellt, wenn der Ausbau des Verkehrsweges realisiert werden kann. Der Zusammenhang von Ausbau und Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm führt offenkundig auch dazu, dass beim Ausbau von Schienenwegen auf die Abschnitte in den Städten, die besonders große Lärmschutzmaßnahmen zur Folge hätten, verzichtet wird, so z. B. bei den in Berlin gelegenen Abschnitten der Strecken Berlin–Frankfurt (Oder) und Berlin–Cottbus (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/4548).

Zu begrüßen ist, dass mit dem Bundeshaushalt 2010 die Auslöswerte für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Bundesfernstraßen um jeweils 3 dB(A) gesenkt wurden. Bedauerlicherweise erfolgte dies nicht für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes. Auch der Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP zur „schrittweisen Abschaffung des Schienenbonus“ folgten bislang keine Taten.

Innerhalb der nächsten zehn Jahre sollen alle bestehenden Schienenwege des Bundes und Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes die Grenzwerte der 16. BImSchV einhalten. Die 16. BImSchV ist entsprechend zu novellieren. Dies hat einen Mittelmehrbedarf zur Folge. Zu berücksichtigen ist dabei auch die umgehende, gänzliche Streichung des sog. Schienenbonus, der zu einem Abschlag von 5 dB(A) auf die errechneten Lärmimmissionen führt. Nach heutigem Stand der Lärmmedizin ist der Schienenbonus insbesondere auf hoch frequentierten Strecken nicht zu rechtfertigen. Ein stufenweiser Abbau des Schienenbonus, wie ihn die Koalition der CDU/CSU und FDP plant, ist nicht zielführend. Dies würde eine mehrmalige Änderung der Grenzwerte bedingen, wodurch zeitlich versetzt unterschiedliche Grenzwerte in verschiedenen Planfeststellungsabschnitten eines Projektes gelten würden.

2. Der baden-württembergische Ministerpräsident Stefan Mappus und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, besichtigten am 18. Februar 2011 einige Schienenstreckenabschnitte der Rheintalbahn. Nach Aussagen von Anwohnerinnen und Anwohnern fuhren in dieser Zeit in Herbolzheim die Züge so langsam, dass der Lärm sehr gering war. Wenn Züge für den einmaligen Besuch des Ministerpräsidenten langsamer fahren können, dann muss dies auch zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner möglich sein, die dem Lärm Tag und Nacht dauerhaft ausgesetzt sind.
3. Aktivem Lärmschutz ist Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen, da passiver Lärmschutz immer mit z. T. erheblichen Beeinträchtigungen für die Betroffenen einhergeht. Schallschutzfenster mit Belüftungseinrichtungen reduzieren den Lärm nur bei geschlossenen Fenstern, die Nutzung von Balkonen, Terrassen und Gärten ist vielen Betroffenen nur unter großen Beeinträchtigungen möglich.

§ 41 Absatz 2 BImSchG besagt, dass Lärmschutzmaßnahmen dann nicht durchgeführt werden sollen, „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen“. Dies nutzt die Bundesregierung als Vorwand dafür, den Lärmschutz zurückzustellen (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/860).

In der Lärminderungsplanung (§§ 47a bis 47f BImSchG) werden die Hauptverkehrswege jeweils getrennt betrachtet, ebenso wie für Straßen und Schienenwege in der 16. BImSchV auf Basis der §§ 41 bis 43 BImSchG jeweils nur isoliert betrachtet Grenzwerte eingehalten werden müssen. Deshalb werden zwar vielfach auf den jeweiligen Verkehrswegen die Grenzwerte bzw. die Auslöswerte für die Lärmsanierung eingehalten, die kumulierte Lärmimmis-

sion bei den Anwohnerinnen und Anwohnern liegt dennoch deutlich über den zulässigen Werten (s. Antwort auf die Schriftliche Frage 115 auf Bundestagsdrucksache 17/4350).

4. Die EU-Kommission sieht in ihrem Vorschlag zur Revision des sog. 1. Eisenbahnpaketes (Ratsdok. 13789/10, KOM(2010) 475 endg.) vor, dass Schienenwegebenutzungsgebühren, sog. Trassenpreise, nach dem Lärmaufkommen differenziert werden müssen. Die in diesem Richtlinienentwurf enthaltene Bedingung, dass dies nur dann gelte, wenn auch auf den Straßen Lärmkosten angelastet werden dürfen, bedeutet keine Gleichbehandlung zwischen Schiene und Straße, weil die Erhebung von Trassengebühren auf der Schiene zwingend vorgeschrieben werden soll, die Einführung einer Lkw-Maut aber im Ermessen der Mitgliedstaaten steht, wovon sowohl die Wegekosten wie auch die externen Kosten – von denen Lärm nur ein Teil ist – betroffen sind.

Durch lärmabhängige Trassenpreise soll ein finanzieller Anreiz für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geschaffen werden, in ihren Zügen Güterwagen mit neuen, lärmarmen Laufwerks- und Bremsbauarten einzusetzen. Dadurch werden aber die Kosten der Umrüstung (gegebenenfalls Neubeschaffung) auf die EVU und Fahrzeughalter abgewälzt, was einen Anstieg der Transportpreise zur Folge hätte. So lange keine verpflichtende Anlastung von Wegekosten und externen Kosten auf der Straße vorgeschrieben ist, würde dies einen Wettbewerbsnachteil für den Schienengüterverkehr bedeuten. Deswegen muss die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise durch ein europäisches Förderprogramm zur Umrüstung begleitet werden. Durch ein solches europäisches Förderprogramm können die beihilferechtlichen Schwierigkeiten voraussichtlich am besten gelöst werden.

5. Beim bereits Ende 2007 im Zuge der Aufstellung des Bundeshaushalts 2008 beschlossenen nationalen Pilotprojekt zur Förderung der Umrüstung von Güterwagen hat es leider wegen erheblicher beihilferechtlicher Bedenken der EU-Kommission bis zum Oktober 2010 gedauert, bis die ersten Förderbescheide zur Umrüstung von zunächst nur 1 250 (geplant sind 5 000) Güterwagen auf Basis der Förderrichtlinie „Leiser Rhein“ erteilt werden konnten (siehe Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Januar 2011, Ausschussdrucksache 17(15)148). Der mäßige Erfolg der nationalen Förderrichtlinie liegt darin begründet, dass „Fördervoraussetzung ist, dass die Güterwagen innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren schwerpunktmäßig auf den Rheinstrecken eingesetzt werden“ müssen; diese Einschränkung des Fahrzeugumlaufes schreckt die meisten Fahrzeughalter ab (siehe Antwort der Bundesregierung vom 8. März 2011 auf die Schriftliche Frage 116 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 17/5016). Auch wenn das Mittelrheintal die am stärksten vom Schienenverkehrslärm betroffene Region ist, sollte diese Förderrichtlinie aus Gründen der breiteren Akzeptanz und somit auch einer größeren Wirkung überarbeitet werden.
6. Wegen der lärmmindernden Wirkung des Verfahrens des BüG wird den Planungsträgern bei ihren Lärmberechnungen ein Abschlag von 3 dB(A) bewilligt, wodurch sich die Anforderungen für den Lärmschutz entsprechend reduzieren. Diese Minderung um 3 dB(A) ist durchschnittlich zu erreichen. BüG bedeutet, dass auf den entsprechenden Strecken zwei Mal im Jahr Messfahrten durch das EIU stattzufinden haben. Wird dabei – verursacht durch Riffelbildung der Schienenlaufläche – eine Überschreitung des jeweilig zulässigen Wertes um 3 dB(A) festgestellt, muss das EIU die Schienenlaufläche schleifen, um den Wert wieder zu unterschreiten. Die Messprotokolle müssen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) unaufgefordert vorgelegt werden; die Durchführung der Messfahrten wird vom EBA im Rahmen der Vollzugskontrolle

überwacht. Bei Nichteinhaltung durch das EIU wird i. d. R. vom EBA lediglich eine Langsamfahrstelle angeordnet, Sanktionen werden nicht verhängt. Die Folgen einer nachlässigen Infrastrukturinstandhaltung werden somit bei der derzeitigen Verfahrensweise auf die EVU bzw. deren Kunden – hier vor allem Reisende im Schienenpersonenverkehr – abgewälzt.

Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat ergeben, dass das BüG in der Praxis nicht die erhoffte Wirkung hat. Ursächlich dafür ist nach Auffassung der Autoren, dass ein Schleifen erst bei einer Überschreitung um 3 dB(A) erfolgen muss; dieser Wert sollte reduziert werden. Auf Strecken mit hohem Güterverkehrsaufkommen beträgt die tatsächliche Wirkung durch das BüG nur 1,4 statt 3 dB(A) (www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/dateien/2392.htm). Die Wirkung des BüG beim Verkehr von Güterzügen im Vergleich zum Einsatz von „Altfahrzeugen“ und Fahrzeugen mit lärmarmen Laufwerks- und Bremsbauten ist vertieft zu überprüfen. Zudem darf das BüG nur dann zu einer Minderung der Lärmschutzaufgaben führen, wenn das tatsächliche Schleifen gewährleistet ist. Daran bestehen derzeit berechnete Zweifel. Deswegen ist die Bundesregierung aufgefordert, nicht nur die Einhaltung des BüG konsequent zu überwachen. Vielmehr ist eine klare Regelung für Sanktionen zu schaffen, wenn das EIU seiner Verpflichtung nicht nachkommt.

7. Die De-facto-Senkung der Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen um 5 dB(A) durch die Abschaffung des Schienenbonus hat einen Mittelmehrbedarf zur Folge. Trotz sinnvoller Einsparmöglichkeiten im Etat für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen durch den Verzicht auf wenig bis gar nicht verkehrswirksame Großprojekte wie Stuttgart 21 sind in der Summe für die erforderliche Neuausrichtung der Schieneninvestitionspolitik deutlich höhere Aufwendungen nötig. Alle Schienenverkehrsexperten sind sich darin einig, dass mindestens eine Summe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen notwendig ist. Deutschland investiert seit Jahren pro Einwohner nachweislich nur einen Bruchteil von dem, was andere Industriestaaten in den Neu- und Ausbau von Schienenwegen investieren (Schweiz mehr als fünf Mal so viel, Österreich mehr als vier Mal so viel, Quelle: STUTTGARTER ZEITUNG vom 24. Oktober 2009).

Bei der Straße ergeben sich durch die Ausweitung der 16. BImSchV auf Bestandsstrecken höhere Anforderungen für den Lärmschutz und damit zusätzliche Aufwendungen nur für die Lärmsanierung an bestehenden Strecken. Einhergehend mit der deutlich zu vergrößernden Kapazität auf der Schiene kann der Straßenneu- und -ausbau zurückgefahren und dafür mehr in den Schutz vor Straßenverkehrslärm und den Erhalt von Bundesfernstraßen investiert werden. Für die Investitionen in Bundesfernstraßen ergibt sich somit insgesamt kein erhöhter Mittelbedarf.

Verkehrspolitik besteht aus mehr als dem Bau von Verkehrsinfrastruktur, um dem – vermeintlich unabwendbaren – Verkehrswachstum Weg zu bereiten. Eine intelligente Verkehrspolitik greift steuernd ein. Durch eine schrittweise Erhöhung der Steuern und Abgaben für den Straßengüterverkehr sind Potenziale zur Verkehrsvermeidung, eine bessere Auslastung und die konsequente Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und in Teilen auch aufs Binnenschiff zu verfolgen.

Im „World Transport Reports“, Edition 2010/2011 der ProgTrans AG wird eine gravierende Revision der bislang unterstellten Wachstumsraten im Güterverkehr vorgenommen. Nach Ansicht der Autoren wird der Güterverkehr in Deutschland bis 2025 (auf Basis des Jahres 2008) nur um 23 Prozent wachsen, im restlichen Europa liegen die Werte noch darunter (Internationales Verkehrswesen, Heft 1/2011, S. 12 ff.). Demgegenüber hat die Bundesregierung zwar angekündigt, für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eine

neue Verkehrsprognose erstellen zu lassen. Bis dahin hält sie aber an der auf völlig unrealistischen Annahmen (wie einem Preis von maximal 60 US-Dollar im Jahr 2030 für ein Barrel Öl und einem durchschnittlichen Wirtschaftswachstum von 1,7 Prozent pro Jahr bis 2025) basierenden Verkehrsprognose 2025 fest, die für den Güterverkehr mit 71 Prozent ein gegenüber den zitierten Zahlen des World Transport Reports drei Mal höheres Wachstum zu Grunde legt (im Fall des Straßengüterfernverkehrs geht die Verkehrsprognose sogar von 84 Prozent aus; Basisjahr ist das Jahr 2004).

8. Vor dem Hintergrund des politischen Zieles eines Stopps bzw. zumindest eines Abbremsens des Wachstums des Straßengüterverkehrs, der unsicheren Verkehrsprognosen selbst bei reiner Trendbetrachtung sowie angesichts der knappen Haushaltsmittel ist der Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen grundsätzlich die falsche Lösung. Dies trifft auch für den geplanten Ausbau der A 5 südlich von Karlsruhe bis Basel von vier auf sechs Fahrstreifen zu. Dieser parallel zur Rheintalbahn geplante Ausbau konterkariert das Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Zudem sind laut Anlage 2 der im Auftrag des BMVBS durchgeführten „Verkehrliche(n) Überprüfung der Straßenbauprojekte im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004“ die prognostizierten Belastungen auf der A 5 südlich von Offenburg selbst auf Basis der den Straßenverkehr begünstigenden Verkehrsprognose 2025 in weiten Teilen unter 60 000 Fahrzeugen werktags, wozu ein Ausbau nicht erforderlich wäre.
9. Dass die Erweiterung der Schienenkapazitäten entlang der Rheintalbahn erforderlich ist, steht angesichts der erheblichen Verkehrsbelastung außer Frage. Unverständlich ist, dass der Baubeginn des bereits seit langem planfestgestellten Rastatter Tunnels von Bundesregierung und Deutscher Bahn AG (DB AG) erneut verschoben wurde. Dies umso mehr, als auf den anderen Planfeststellungsabschnitten der Rheintalbahn auf absehbare Zeit nicht gebaut werden kann, denn unabhängig der von Anwohnerinnen und Anwohnern gewünschten Umplanungen fehlt es an Planungsreife.
10. An allen Planfeststellungsabschnitten der Rheintalbahn zwischen Offenburg und dem Katzenberg-Tunnel regt sich berechtigter Protest der Anwohnerinnen und Anwohner gegen die bisherigen Planungen der Deutschen Bahn AG. Überwiegend würden diese dauerhaft nicht zumutbare Folgen für die Anwohnerinnen und Anwohner zur Folge haben, weswegen einerseits teilweise neue Trassenführungen, andererseits teilweise lediglich Umplanungen auf Basis der Planungen der DB AG erforderlich sind. Bereits bei den bestehenden – wegen der Berücksichtigung des Schienenbonus und des BüG fragwürdigen – Grenzwerten hat die DB ProjektBau GmbH teilweise über 10 Meter hohe Lärmschutzwände geplant. Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Planungen der DB ProjektBau GmbH für den Abschnitt 7.1 in Offenburg nicht zuletzt wegen der Nichteinhaltung der Lärmschutzanforderungen als nicht genehmigungsfähig bezeichnet.

Die Planung der DB AG für eine neue Schnellfahrstrecke im Oberrheintal mit einem weitgehenden Verbleib des Güterverkehrs auf der bestehenden Strecke ist eine Fehlplanung. Am Oberrhein darf nicht der Fehler wiederholt werden, der im Mittelhheintal gemacht wurde. Dort fordern Anliegergemeinden jetzt berechtigterweise den Neubau einer reinen Güterstrecke, weil auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt nur ICE verkehren, der Güterverkehr aber auf den Altstrecken im Mittelhheintal verblieben ist. Angesichts der etwa halbstündigen Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Offenburg wie zwischen Offenburg und Freiburg ist eine deutliche Beschleunigung des Schienenpersonenfernverkehrs unerheblich; die für einen integrierten Taktfahrplan nötigen geringfügigen Beschleunigungen lassen sich voraussichtlich auf der Bestandsstrecke realisieren. Durch zusätzliche

Lärmschutzmaßnahmen an der Infrastruktur und dem Wagenmaterial würde sich der Lärm an der Bestandstrasse dennoch erheblich reduzieren. Dies allerdings nur, wenn durch den fatalen Anreiz niedriger Trassenpreise auf der Bestandsstrecke der Güterverkehr nicht doch auf diese gelenkt wird. Hier ist entsprechend auf die DB Netz AG einzuwirken bzw. der Güterverkehr – wenn möglich – auf bestimmten Abschnitten gänzlich zu untersagen. Das Hauptziel des Ausbaus der Kapazitäten der Rheintalbahn muss darin liegen, zusätzliche Fahrplantrassen für den Güterverkehr und den derzeit eingeschränkten Schienenpersonennahverkehr zu schaffen.

In der Abwägung zwischen der gegenüber der Schweiz im Vertrag von Lugano eingegangenen Verpflichtung, einen viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn dann abgeschlossen zu haben, wenn die Schweizer ihren Abschnitt ausgebaut haben (was vor 2020 der Fall sein wird), und der dauerhaften Verlärmung weiter Teile des Oberrheintales hat der Schutz der Menschen Vorrang, zumal der Vertrag von Lugano als Nebenbedingung die Fertigstellung insbesondere dann vorschreibt, wenn die Nachfrage im Schienengüterverkehr dies erfordert.

In weiten Teilen ist nun eine komplette Neuplanung, in einigen Abschnitten eine andere Trassierung der zusätzlichen zweigleisigen Neubaustrecke nicht nur erforderlich, sondern auch dann zulässig, wenn dies bedauerlicherweise eine Verzögerung des Baus bis über 2020 hinaus zur Folge haben sollte. Bei diesen Planungen sind nicht mehr die Verkehrsprognose 2015, sondern entweder die Verkehrsprognose 2025 oder eine neue, realistische Verkehrsprognose auf Basis eines verkehrspolitischen Szenarios im Sinne einer konsequenten Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu Grunde zu legen.

In vielen Fällen lassen sich bei den Konflikten um die Trassenführung und die konkrete Ausgestaltung mit den Anwohnerinnen und Anwohnern einvernehmliche Lösungen finden, in anderen Abschnitten wehren sich aber auch die Anwohnerinnen und Anwohner, die bei der vorgeschlagenen autobahnparallelen Trassenführung betroffen wären, dagegen. Oberstes Ziel bei der Neuplanung muss es sein, dass so wenig Menschen wie möglich vom Schienenverkehrslärm betroffen sind und dass niemand unzumutbarem Lärm ausgesetzt bleibt. Soweit hierzu über die – gestiegenen – gesetzlichen Anforderungen hinaus weitere kostenverursachende Maßnahmen erforderlich sind, ist die zugesagte Beteiligung des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 50 Prozent der Mehraufwendungen einzufordern. Ferner ist bei den Planungen, insbesondere bei der Abwägung der Trassenvarianten zu berücksichtigen, dass die Führung von Güterverkehr unmittelbar durch Wohngebiete aus Gründen der Verkehrssicherheit mit vermeidbaren Risiken verbunden ist.

11. Es ist zu begrüßen, dass dem im Jahr 2009 ins Leben gerufenen „Projektbeirat Rheintalbahn“ die abschließende Entscheidung über die durchzuführenden Maßnahmen zusteht. Dieser Projektbeirat ist ein ermutigendes Beispiel für eine umfassende Beteiligung der Betroffenen und hätte bereits zu Beginn der Planungen eingerichtet werden müssen. Bund, Land und DB AG sind aufgefordert, im Projektbeirat konstruktiv die Belange und Vorschläge der Anwohnerinnen und Anwohner aufzugreifen und sich an die dort getroffenen Beschlüsse vollständig zu halten und diese umzusetzen. Dies betrifft bezüglich der bisherigen Beschlüsse insbesondere die Führung des gesamten Güterverkehrs durch den im Bau befindlichen Katzenberg-Tunnel und die vergleichende Untersuchung der Lärmimmissionen für die Antragstrasse und die autobahnparallele Trasse. Konflikte wie der um die Trassenführung der Rheintalbahn lassen sich objektiv nur lösen, wenn vergleichende Untersuchungen der Lärmbetroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner vorliegen, wie sie derzeit am Airport Berlin Brandenburg International BBI

von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zu den verschiedensten eingebrachten Flugrouten ermittelt werden.

12. Nachdem über zwei Jahrzehnte hinweg die Beteiligungsrechte von Bürgerinnen und Bürgern an öffentlichen Planungsverfahren systematisch Schritt für Schritt abgebaut wurden, erlebt die Bürgerbeteiligung seit dem Streit um Stuttgart 21 plötzlich ungeahnte Aufmerksamkeit. Vor allem wird deutlich, dass auch die Ziele einer deutlich verbesserten Beteiligung im Sinne der Aarhus-Konvention und der EU-Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie nicht ausreichen. Es besteht die Gefahr, dass mehr Beteiligung lediglich einer besseren Legitimation geplanter Vorhaben dient. Ziel muss aber sein, im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessenverbänden gemeinsam die Probleme zu analysieren und gemeinsam zu Lösungsvorschlägen zu gelangen. Hierzu sind in allen Phasen Bürgerinnen und Bürger sowie Interessenvertretungen nicht nur in die Verfahren aktivierend einzubeziehen, sondern ihnen ist auch eine Mitwirkung an der Entscheidung an sich zu gewähren.

Antrag

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

Umgehend die Konsequenzen aus dem Unglück von Hordorf ziehen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Das Eisenbahnunglück von Hordorf vom 29. Januar 2011, das zehn Menschen das Leben kostete (acht Fahrgäste und zwei Eisenbahner) und viele Schwerverletzte zur Folge hatte, ist einer der schwersten Unfälle, die es im deutschen Schienenverkehr gab.
2. Das Unglück wäre verhindert worden, wenn der eingleisige Streckenabschnitt bei Hordorf mit dem seit Jahrzehnten eingesetzten Sicherungssystem der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) ausgestattet worden wäre. Dadurch wäre der Güterzug bereits nach dem Überfahren des ersten auf Halt gestellten Signals automatisch gestoppt worden.
3. Die Deutsche Bahn AG respektive deren Tochter DB Netz AG waren hinsichtlich der unzureichenden Sicherheitsstandards in diesem Streckenabschnitt vorgewarnt. Im November 2006 waren zwei Personenzüge nur wenige Kilometer vor der Unglücksstelle fast zusammengeprallt. Der Deutschen Bahn AG war bewusst, dass die betreffende Strecke 6404 „durch eine Ereignishäufung gekennzeichnet“ ist. Sie ging davon aus, dass die Installierung des PZB-Sicherungssystems „bis spätestens Ende 2008 erfolgen“ müsse, so ein bahninterner Vermerk, den das Magazin „DER SPIEGEL“ zitiert (6/2011). 2009 gab es laut Eisenbahn-Bundesamt 355 Haltesignalüberfahrungen.
4. Der nicht realisierte Einbau eines Sicherungssystems kann nicht mit knappen Finanzen der Deutschen Bahn AG begründet werden. Für die seit 2001 vorgesehene Ausstattung der 52 km langen – teilweise eingleisigen – Strecke von Halberstadt nach Magdeburg mit PZB veranschlagte die Deutsche Bahn AG lediglich 533 000 Euro. Auch in diesem Fall trug die Orientierung auf den Börsengang und auf eine Bahnprivatisierung dazu bei, dass bei der Sicherheit gespart wurde. Das mehr als ein Jahrzehnt währende Gerangel um die Frage, wer die Kosten für eine flächendeckende Ausrüstung aller Strecken mit PZB trägt, dokumentiert diese Feststellung.
5. Hinweise seitens des Bahnvorstands und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), wonach die Nichtausrüstung von Schienenstrecken vor allem ein Relikt aus DDR-Zeiten sei, sind haltlos. Im 22. Jahr nach dem Ende der DDR stellt die Tatsache, dass 80 Prozent der

nicht mit PZB oder einer vergleichbaren Technik gesicherten Schienenstrecken in Ostdeutschland liegen, einen Diskriminierungstatbestand dar. Eine verantwortungsvolle, an der Sicherheit von Fahrgästen und Fahrpersonal orientierte Bahn- und Verkehrspolitik hätte längst dafür Sorge tragen müssen, dass das gesamte Schienennetz des Bundes mit einheitlichen und ausreichend wirksamen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet ist.

6. Gemäß § 15 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind nur Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h mit dem genannten Sicherungssystem auszustatten. Dieselbe Rechtsordnung fordert grundsätzlich die Ausstattung der Bahnanlagen in einer Weise, dass die Sicherheit gewährleistet ist (§ 2 Absatz 1 Satz 1 EBO). Die Häufung von tatsächlichen und Beinahe-Unfällen zeigt aber eindeutig, dass § 15 Absatz 2 EBO keine ausreichende Gewähr für einen sicheren Eisenbahnverkehr ist. Strecken ohne PZB oder eine vergleichbare Sicherungstechnik sind grundsätzlich als nicht sicher einzustufen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatte vor rund zehn Jahren erkannt, dass das Fehlen der PZB-Sicherungstechnik auf mehreren tausend Kilometern Haupt- und Nebenstrecken den Anforderungen nach einem sicheren Schienenverkehr widerspricht und mehrfach auf die flächendeckende Installierung von PZB gedrängt. Das BMVBS hätte unter Verweis auf § 15 Absatz 4 EBO eine Ausrüstung der Nebenstrecken mit PZB vorschreiben können. Das BMVBS hat dies unterlassen und lediglich auf eine freiwillige Umrüstung gedrängt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. umgehend vorzuschreiben, dass eine flächendeckende Ausrüstung der Haupt- und Nebenstrecken des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes mit der Sicherungstechnik PZB oder mit einer vergleichbaren bzw. höherwertigen Sicherungstechnik in kürzest möglicher Frist, maximal binnen 18 Monaten, erfolgt, höchste Priorität haben dabei die Strecken, die von Personen- und Güterverkehr befahren werden;
2. mit den Bundesländern Gespräche mit dem Ziel zu führen, dass diese entsprechende Vorgaben für die Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen erlassen;
3. zu prüfen, welche Maßnahmen in der Übergangszeit für die Strecken ohne PZB zu treffen sind, um einen sichereren Bahnverkehr zu gewährleisten und
4. einen Entwurf zur Änderung des § 15 Absatz 2 EBO zu erarbeiten, der beinhaltet, dass sämtliche Schienenstrecken mit PZB oder einer vergleichbaren Sicherungstechnik auszustatten sind.

Berlin, den 22. Februar 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. 15 Jahre wählender Disput um PZB-Ausstattung und Sparen bei der Sicherheit wegen der geplanten Bahnprivatisierung

Nach einem Zugunglück in Kleinfurra (Nordthüringen) im Juni 1996 – zwei Regionalbahnen fuhren aufeinander; zwei Menschen wurden getötet – entschied 1997 das Bundesministerium für Verkehr, dass insbesondere die Schienenstre-

cken in den neuen Bundesländern mit PZB nachzurüsten seien. Im Oktober 2000 verpflichtete sich die Deutsche Bahn AG, 1 500 km Haupt- und 10 000 km Nebenstrecken mit PZB auszustatten. Im Zeitraum 2000 bis 2008 gab es einen Disput zwischen Deutsche Bahn AG, Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bzw. BMVBS über die Frage, wer die Kosten für die PZB-Nachrüstung zu tragen habe. „DER SPIEGEL“: „Der auf den Börsengang fixierte Konzern wollte nicht selber zahlen und beantragte beim Eisenbahn-Bundesamt, die nötigen Mittel aus dem Bundeshaushalt freizugeben.“ (6/2011). Erst im April 2008 legte die Deutsche Bahn AG eine „Gesamtkonzeption“ zur flächendeckenden PZB-Ausrüstung vor. Im Juni 2008 genehmigte das Eisenbahn-Bundesamt diese „Gesamtkonzeption“. Die Strecke, auf der sich das Unglück ereignete, ist in diesem Ausrüstungsprogramm enthalten. Laut Bericht von DB Mobility Logistics (DB ML AG) an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. Februar 2011 wurden „von den 7 vorhandenen Betriebsstellen der Strecke in 2009 zwei Bahnhöfe mit PZB ausgerüstet, in 2010 wurden weitere drei Betriebsstellen eingebunden. Die Planungen für die restlichen Kilometer sind aufgenommen, die Bauarbeiten sollten im Frühjahr (2011) beginnen. Eine Inbetriebnahme ist noch 2011 vorgesehen.“

Damit kamen die Nachrüstungsarbeiten für die Getöteten und Schwerverletzten um wenige Monate zu spät. Diese Nachrüstungen wurden nicht nur viel zu spät aufgenommen. Sie wurden auch sehr schleppend durchgeführt. Wenn die deutschen Eisenbahnen vor 100 Jahren pro Jahr das Netz um mehr als 1 000 voll ausgerüstete Schienenkilometer erweitern konnten, dann ist es möglich, rund 3 000 km bestehender Strecken mit moderner Sicherheitstechnik binnen einiger Monate auszustatten. Der Hinweis, dass die in Frage stehende Strecke ausgebaut werden sollte und dass dafür ein Planfeststellungsverfahren erforderlich war, kann die Kritik am Verhalten der Deutschen Bahn AG nicht entkräften, weil die Nachrüstung unabhängig davon hätte erfolgen können. Angesichts des erheblichen Gefahrenpotentials ist das Installieren der Sicherungstechnik vordringlich. Im Übrigen ist die in Frage stehende 52 km lange Strecke kein Sonderfall. Real geht es um mehr als 3 000 km, bei denen seit vielen Jahren PZB Standard sein müsste, auf denen bis heute diese Technik fehlt und bei denen sich jederzeit ein Unfall, wie es ihn in Hordorf gab, wiederholen kann.

2. Doppelstandard bei der Sicherheit zwischen West- und Ostdeutschland

Laut dem zitierten Brief von DB ML AG gibt es „im gesamten Netz etwa 1 250 km eingleisige Strecken mit PZB. Von den rund 3 400 km der eingleisigen Strecken ohne PZB entfallen ca. 80 Prozent auf die neuen Bundesländer und Berlin.“ Irritierenderweise heißt es im gleichen Schreiben, dass „genaue Aussagen nach Bundesländern erst nach detaillierter Auswertung der Systemdaten (...) möglich“ seien. Eigentlich sollten in einem modernen Unternehmen die Daten über den Grundstandard der Sicherungssysteme im Schienennetz des Bundes jederzeit verfügbar und per Mausklick abrufbar sein. Festzuhalten bleibt, dass vier Fünftel der Schienenstrecken, die über kein PZB verfügen, in Ostdeutschland liegen, was Ausdruck einer nicht hinnehmbaren Diskriminierung ist, die aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen zwischen Ost- und Westdeutschland mit der Zahl „80 Prozent“ noch unzureichend zum Ausdruck gebracht wird.

Bahnchef Rüdiger Grube versuchte den mangelhaften Sicherheitsstandard der Strecken in Ostdeutschland wie folgt zu relativieren: „Gerade eingleisige Strecken: Die gibt es noch einige, insbesondere im ostdeutschen Teil, die (...) demontiert worden sind, nach dem Zweiten Weltkrieg. Da ist Handlungsbedarf. Ich meine, wir sollten hier einen Schlag zulegen.“ (ZDF-Sendung Frontal21 vom 1. Februar 2011). Angesichts des Schnecken tempos, mit dem die PZB-Ausstattung realisiert wurde und werden sollte, kann der Hinweis „noch einen Schlag zulegen“ wie Hohn klingen.

Im Übrigen beschränkt sich die Forderung nach PZB-Nachrüstung nicht auf eingleisige Strecken; auch alle zweigleisigen Strecken müssen mit PZB ausgestattet sein.

3. Kosten einer PZB-Nachrüstung und die Kosten der Global-player-Politik

Für ein PZB-Lückenschließungsprogramm der DB AG, mit welchem 1 300 Schienenkilometer auf Haupt- und Nebenstrecken mit der genannten Sicherungstechnik ausgestattet werden sollten, veranschlagte die Deutsche Bahn AG nur 9,5 Mio. Euro (DER SPIEGEL 7/2011). Ein Programm, das eine PZB-Nachrüstung für das gesamte Schienennetz vorsieht, würde damit rund 25 bis 30 Mio. Euro kosten. Zum Vergleich: Allein im Jahr 2010 gab die Deutsche Bahn AG hundertmal mehr für ihre Auslandsengagements aus: Investiert wurden rund 3 Mrd. Euro für den Aufkauf von Verkehrsunternehmen im Ausland, insbesondere für die Übernahme des britischen Bahn- und Busbetreibers Arriva. Prof. Karl-Dieter Bodack dazu: „Die Deutsche Bahn hat viele Milliarden Euro, um im Ausland Großunternehmen zu kaufen. Und hier fehlt es an einigen tausend oder zehntausend Euro, um diese Sicherheit einzubauen.“ (Frontal21, ZDF, 1. Februar 2011).

Es gab in den letzten 15 Jahren eine Reihe von Bahnunfällen und Beinahe-Unfällen, bei denen die fehlende Ausstattung mit PZB-Technik eine entscheidende Rolle spielte. Im Folgenden eine sicherlich unzureichende Aufstellung: Im Juli 2008 rasten bei Heerlen unweit von Aachen zwei Personenzüge – ein deutscher und ein niederländischer – aufeinander zu. Die von der Leitzentrale per Notruf alarmierten Lokführer konnten die Züge erst in letzter Sekunde stoppen. Der niederländische Lokführer hatte ein Haltesignal nicht beachtet (Süddeutsche Zeitung vom 21. Juli 2008). Am 27. September 2001 stießen bei Enzisweiler im Allgäu zwei Züge aufeinander; 104 Menschen, darunter viele Schülerinnen und Schüler, wurden zum Teil schwer verletzt. Einer der Lokführer hatte nach Presseangaben ein Haltesignal nicht beachtet. Zwar war der Bahnhof bereits mit PZB ausgestattet, nicht jedoch der Zug (Schwäbische Zeitung vom 26. März 2002). Am 18. Februar 1999 wurden nach Presseangaben aufgrund einer zu früh umgestellten Weiche im Bahnhof Immenstadt im dichten Schneetreiben mehrere Waggons eines Intercity-Zuges auf ein Gegengleis geführt, wo sie mit einem Regionalzug zusammenprallten. Zwei Menschen wurden getötet. Der Weichenwärter wurde verurteilt; im Urteil wurde jedoch ausdrücklich festgestellt, dass sich das Stellwerk im Bahnhof Immenstadt „nicht auf dem neuesten Stand der Technik“ befand. Im Jahr zuvor waren beim Einbau mehrerer Weichen im Immenstädter Bahnhof die mitgelieferten Sicherungen nicht eingebaut worden (Lindauer Zeitung vom 18. Februar 1999). Im März 1999 stießen nach Presseangaben zudem bei Erfurt zwei Regionalzüge bei der Einfahrt in den Bahnhof Erfurt seitlich zusammen; 13 Menschen wurden verletzt. Einer der Lokführer hatte ein Haltesignal überfahren (Süddeutsche Zeitung vom 10. März 1999). Im Februar 1997 hatte nach Presseangaben in Frankfurt der Lokführer eines Güterzugs ein rotes Haltesignal nicht beachtet; er stieß mit einem anderen Zug zusammen. Obwohl 85 000 Liter Benzin in Flammen aufgingen, gab es offenkundig keine Toten und Verletzten (Kölner Stadtanzeiger vom 21. Februar 1997). Im Oktober 1995 kam es in Werdau (Sachsen) zum Zusammenstoß zweier Züge – eines InterRegio und eines Nahverkehrszugs. Ein Mensch wurde getötet, 16 Personen wurden verletzt. Ursache war nach Presseangaben erneut das Nichtbeachten eines Haltesignals (Neues Deutschland vom 17. Oktober 1995). Im Dezember 1995 gab es in Garmisch-Partenkirchen den Frontalzusammenstoß eines Eilzugs mit einem verglasten Ausflugstriebwagen; ein Mensch wurde getötet, 57 Personen zum Teil schwer verletzt. Der Lokomotivführer des Eilzugs hatte nach Presseangaben ein Haltesignal überfahren (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 13. Dezember 1995). Bei dem schweren Eisenbahnunglück vom 5. Februar 2000 in Brühl in der Nähe von Bonn, bei dem neun Reisende getötet und 148 Menschen zum Teil schwer verletzt wurden, gab es eine

Reihe spezifischer Umstände (der Lokführer des Nachtzugs, der wegen überhöhter Geschwindigkeit entgleiste, war unzureichend ausgebildet; die „La“ – Langsamfahrstellen – enthielt eine falsche Angabe zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Streckenabschnitt einer Baustelle; die Bau- und Betriebsordnung für die Baustelle enthielt sinnentstellende Fehler). Doch auch hier heißt es im Unfalluntersuchungsbericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA): „Ein Einbau möglicher, im Regelwerk jedoch nicht zwingend vorgeschriebener technischer Sicherungseinrichtungen im Gleisbereich, die gefährdende Geschwindigkeitsübertretungen ausgeschlossen hätten, erfolgte nicht. (...) Das Triebfahrzeug (...) war (...) mit der punktförmigen Zugbeeinflussungseinrichtung (PZB) ausgestattet.“ (EBA-Bericht, S. 42).

Am 14. Februar 2011 berichtete die „Deutsche Logistik-Zeitung“ unter Verweis auf das EBA, dass es alleine im Jahr 2009 355 Haltesignalüberfahrungen gab. Unter Verweis auf einen Bericht von „Report Mainz“ heißt es weiter, es „liegen Arbeitszeitznachweise von Lokführern privater Güterunternehmen vor, wonach über Monate hinweg regelmäßig Zeiten ohne Pause bis hin zu 22 Stunden pro Tag abgerechnet wurden. Ein Lokführer sagte dazu gegenüber dem Politikmagazin: ‚Die längste Fahrt, die ich in der Aufzeichnung habe, sind 23 Stunden am Stück. Andere Fahrten waren 17 Stunden, mit drei Stunden Pause auf der Lok, das sind auch wieder 20 Stunden am Stück auf der Lok.‘ Gesetzlich erlaubt sind in Ausnahmefällen Arbeitszeiten bis zu zwölf Stunden.“ (www.dvz.de/news/alle-news/artikel/id/lokfuehrer-privater-gueterbahnen-ueberfahren-haeufiger-rote-signale.html).

Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Gerrit Schrammen

Die Bundestagsfraktion DIE LINKE führte am 3.12.2010 ein Fachgespräch zum Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr durch. Das Gespräch war untergliedert in die Blöcke Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und (sonstiger) öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Die Erkenntnisse aus diesem Gespräch sind – hoffentlich „unfallfrei“ – in diesen Artikel eingeflossen. Der Artikel zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ist bereits vor dem Fachgespräch entstanden und wurde anschließend nur noch leicht überarbeitet.

Hintergrund

Im SPNV stellt sich die rechtliche Situation wegen der Regionalisierungsmittel anders dar als im ÖPNV. Im SPNV gibt es bereits nach altem Recht keine so genannten eigenwirtschaftlichen Verkehre, sondern der SPNV ist vollständig gemeinwirtschaftlich. Es gibt ein klares Besteller-Ersteller-Verhältnis. Die Besteller, die 28 Aufgabenträger, sind in der BAG-SPNV zusammengeschlossen. Das bedeutet, dass die Bestimmungen der im Dezember 2009 in Kraft getretenen Europäischen Verordnung 1370/2007/EG (EU-VO) zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in jedem Fall gelten.

Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten verhindern

Unabhängig davon, WIE und an wen die Leistungen im SPNV letztlich vergeben werden, gilt also die KANN-Bestimmung aus Artikel 4 Abs. 5 der EU-VO, nach der Qualitäts- und Sozialstandards vorgegeben werden können. Auch die Möglichkeit der Auflage einer Weiterbeschäftigung von Beschäftigten bei einem Betreiberwechsel sieht die EU-VO vor, inkl. der Möglichkeit, dies als Betriebsübergang im Sinne der EU-RL 2001/23/EG zu definieren. Diese Möglichkeit der Anordnung der Übernahme des Altpersonals hat für die Beschäftigten den Vorteil, dass sie ihren konkreten Arbeitsplatz behalten KÖNNEN. Entscheiden müssen sie sich übrigens auch erst nach der Vergabeentscheidung und nicht im Vorfeld. Voraussetzung dafür, dass diese Möglichkeit angewendet werden kann, ist, dass der Altbetreiber die relevanten Auskünfte erteilt. Dies war in der Praxis bisher nicht immer der Fall, weswegen es hier eine gesetzliche Regelung (inkl. Sanktionsmöglichkeit) geben sollte.

Diese Kann-Bestimmung kann gesetzlich in eine Muss-Bestimmung umgewandelt werden. Dies ist allerdings damit verbunden, dass derjenige, der die Vorschrift anwenden muss, bei demjenigen, der sie erlassen hat, einen finanziellen Ausgleich einfordern und auch einklagen kann. DIE WELT berichtete am 28. Februar 2011, dass die EVG in Verhandlungen mit Brandenburg und Rheinland-Pfalz erreicht habe, dass diese beiden Länder die Übernahme der Beschäftigten bei einem Betreiberwechsel zusichern und dies bei den Ausschreibungen verlangen werden. Eine offene Frage allerdings sei es, wie dies bei Beamten gehandhabt werden könne

Aus Sicht der Anfang Dezember 2010 neu gegründeten Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft EVG (Zusammenschluss von TRANSNET und GDBA) ließe sich das Problem „Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten“ durch eine Verankerung in Tarifreuegesetzen in den Ländern lösen. Diese gibt es aber noch nicht in allen Ländern. Ergänzend wäre auch ein Rahmengesetz des Bundes sinnvoll. Problematisch wird es allerdings dann, wenn es mehrere Tarifverträge in einem Unternehmen gibt. In einem solchen Fall ist unklar, welcher Tarifvertrag dann Anwendung findet. In Rheinland-Pfalz wurde jetzt verankert, dass in strittigen Fällen das Sozialministerium des Landes entscheidet, welcher Tarifvertrag Anwendung findet.

Die Möglichkeiten, die die EU-VO bietet, gehen aber noch über die Sicherung der Beschäftigten hinaus. So zeigt Erwägungsgrund 17 in Verbindung mit Art. 4 Abs. 6 Wege auf, wie Sozial- und vor allem Qualitätskriterien insbesondere der Verkehrsangebote bestimmt werden KÖNNEN. Werden diese aber in ÖPNV-Gesetzen der Länder vorgegeben, dann dürften auch hier die Aufgabenträger (die im SPNV allerdings oft identisch mit dem Land sind) eine Kostenerstattung einfordern und –einklagen können.

Zweites wichtiges Instrument zur Vermeidung des Wettbewerbs auf dem Rücken der Beschäftigten ist – neben dem einerseits selbstverständlichen, andererseits hier kaum Unterstützung bringenden Mindestlohn – ein Branchentarifvertrag. Im Dezember 2010 begannen Schlichtungsgespräche über einen Branchentarifvertrag für den SPNV von der EVG mit der DB und sechs Privatbahnen. Dass sich die sechs Privatbahnen überhaupt – nach ersten Streiks Ende 2010 – überhaupt auf die Verhandlungen und die Schlichtung eingelassen hatten, war sicher der Tatsache zu „verdanken“, dass die Bahn mit ihren eigenen Töchtern die Privatbahnen zunehmend unterboten hatte.

Am 17. Januar 2011 verkündete der Schlichter Peter Struck erfreulicherweise eine Einigung, die eine Abweichung der Löhne der Privaten Bahnen lediglich um 6,5% vom Tarif der DB zulässt (die Bahn hatte vor den Verhandlungen eine Abweichung in Höhe von fünf Prozent als Maximum dessen, was akzeptabel sei, bezeichnet). Dass sich die Privatbahnen nicht auf eine 100%ige Angleichung, wie von der EVG gefordert eingelassen haben, war aber absehbar, weil die DB bei vielen anderen Aspekten deutlich im Vorteil ist (Kontrolle über das Netz, Marktmacht beim Einkauf). Die Bahn hat angekündigt, die Mitarbeiter ihrer 17 nicht tarifgebundenen Tochtergesellschaften in den DB-Tarifvertrag zu überführen. Ansonsten gilt der mittlerweile unterzeichnete Branchentarifvertrag ab 1.2.2011 für alle ab diesem Zeitpunkt neu gewonnenen Aufträge, die „alten“ sollen schrittweise an den neuen Branchenlohn herangeführt werden.

Leider kocht die GDL mal wieder parallel ihr eigenes Süppchen und strebt einen Tarifvertrag für alle Lokführer aller Bahnunternehmen an. Sie hat sich nicht an den Verhandlungen und der Schlichtung

zum Branchentarifvertrag beteiligt, sondern eigene Verhandlungen geführt, separat mit den sechs großen Privatbahnen im SPNV, einigen Güterbahnen und der DB AG. Nachdem sie die Verhandlungen mit den Privatbahnen im SPNV und der DB AG Ende Januar / Anfang Februar für gescheitert erklärt hat, hat die GDL am Ende Februar mit Warnstreiks begonnen und führt bei ihren Mitgliedern eine Urabstimmung über Streiks durch. Reibungslos hingegen verlief kurz nach Abschluss des Branchentarifvertrages die Einigung der EVG mit der DB AG über den Haustarifvertrag.

Vielleicht auch ein wenig mit dem Hintergedanken, die GDL auszubooten (so spekulierte zumindest die Süddeutsche Zeitung) fordert die EVG, den Branchentarifvertrag durch eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung für die gesamte Branche verbindlich zu machen. Denn nicht an den Branchentarifvertrag gebunden sind andere Unternehmen aus dem In- und Ausland. Um Dumping zu verhindern wäre neben der Allgemeinverbindlichkeitserklärung die einfachere Variante, dass die Länder bei ihren Vergaben die Anwendung des Branchentarifvertrag vorschreiben. Dies hat allerdings den Nachteil, dass es voraussichtlich nicht im ganzen Bundesgebiet dazu kommen wird.

Muss Wettbewerb bei der Vergabe sein?

Im Fachgespräch behaupteten die Befürworter des Wettbewerbs, dass eine Direktvergabe als Resultat von Verhandlungen mit einem einzigen Anbieter immer schlechtere Konditionen für den Aufgabenträger zur Folge habe als es eine Vergabe im Wettbewerb. Dabei war mit „Konditionen“ ausdrücklich nicht nur das Lohnniveau gemeint. Auf dem Fachgespräch wurde mehrfach geäußert, dass durch den Wettbewerb die Gewinn-Margen, die die bisherigen Betreiber in der Regel eingestrichen hatten, reduziert werden konnten. Alle waren sich aber darin einig, dass weitere Senkungen der Kosten nicht mehr möglich seien. Im Gegenteil droht sogar bald ein Personalmangel, insbesondere bei Lokführern, die im Schienengüterverkehr deutlich mehr verdienen als im SPNV.

Hintergrund ist, dass es für den Eisenbahnverkehr in der EU-VO eine Sonderregelung (Art. 5 Abs. 6) gibt, nach der eine Direktvergabe für eine Vertragsdauer von bis zu 10 Jahren möglich ist, unter bestimmten Voraussetzungen („erforderliche Amortisation von Wirtschaftsgütern“) sogar für 15 Jahre. Es ist keine Aussage darüber enthalten, dass die Direktvergabe nur einmalig geschehen oder nicht verlängert werden darf.

Die Vergabe im Wettbewerb kann also für den Schienenverkehr ausgeschlossen werden. Im Fernverkehr findet die VO nur deshalb keine Anwendung, weil er „eigenwirtschaftlich“ betrieben wird und auch keine ausschließlichen Rechte vergeben werden. Theoretisch, so Gott und DB Netz wollen, kann jedes Unternehmen Schienenverkehr anbieten. Das gilt auch für den SPNV, wenn das Unternehmen ohne Bestellerentgelte auskommt. Nach Angaben des VDV machen die Bestellerentgelte im SPNV aber etwa 2/3 der Einnahmen aus, die Erlöse aus Fahrkarten demnach nur 1/3.

Diese Sonderregelung für den SPNV steht aber unter dem Vorbehalt, dass eine Direktvergabe nicht nach nationalem Recht untersagt ist. Hier steht nun die Frage im Raum, inwieweit das nationale Wettbewerbsrecht anzuwenden ist, oder ob Paragraph 15 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) gilt, der keine Ausschreibungspflicht vorsieht. Das Oberlandesgericht Düsseldorf (OLG) entschied in einem Urteil vom August 2010 anlässlich einer Verlängerung eines direkt vergebenen Auftrages durch den VRR an die Bahn, dass das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB, §§ 97ff) Vorrang vor dem AEG hat. Dies würde auch für die Fälle gelten, die unter die neue EU-VO fallen. Auch die Berliner S-Bahn müsste dann beispielsweise 2017 ausgeschrieben werden. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung und weil das OLG Brandenburg 2003 anders geurteilt hatte, rief das OLG den Bundesgerichtshof (BGH) an. (http://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/duesseldorf/j2010/VII_Verg_19_10beschluss20100721.html).

Politkrimi in NRW

Bis es zur Verhandlung am 7. Dezember 2010 kam, passierte eine ganze Menge: Die Bahn hatte zwischenzeitlich offensichtlich dem Kläger, dem Unternehmen Abellio, ausgesprochen lukrative Angebote gemacht, einen Teil des Netzes (S-Bahn-Linien S 5 und S 8) als Subunternehmerin der Bahn fahren zu dürfen. Dieses hatte tatsächlich wohl zumindest überlegt, die Klage zurückzuziehen. Dann hätte es kein Grundsatzurteil gegeben.

Diese Absprache rief (laut Spiegel 49/2010, S.89f) das Kartellamt auf den Plan, das in einem Brief vom 2.12. ein Bußgeld androhte. Die Presseberichte unterscheiden sich nun in ihrer Aussage darin, ob die Einigung bereits erfolgt war, oder ob Gespräche mit diesem Ziel wegen der Drohung des Kartellamts abgebrochen wurden.

Am 6. Dezember 2010 wurde der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), Martin Husmann, fristlos gekündigt und ihm sogar Hausverbot verteilt. Grund: Er hatte sich geweigert, dem Gericht die Bitte um Vertagung wegen der Verhandlungen und der „voraussichtlichen Einstellung des Verfahrens“ zu übermitteln. Darauf hatte sich der schwarz-grün dominierte Verwaltungsrat des VRR wohl geeinigt. Laut Anwalt von Herrn Husmann wurde er von drei Mitgliedern zu einem entsprechenden Vorgehen aufgefordert. Der Verwaltungsrat wollte damit offenkundig auf einen Konflikt mit dem Kartellamt herbeiführen.

Die Kündigung von Herr Husmann musste aber bereits zwei Stunden später aufgrund einer Entscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf als unwirksam wieder zurück genommen werden. Dabei gab es Spekulationen, ob die zweistündige Abberufung von Herr Husmann für eine Vertagung des Verfahrens ausreichen würde...

Laut Presseberichten erreichte Abellio am Freitag, den 14. Januar 2011, ein Schreiben, in dem Absprachen der Bahn mit Konkurrenten als unzulässige Wettbe-

werbsverzerrungen bezeichnet werden. Diese Aussage sei so allgemein gehalten, dass sich Abellio frage, wie man überhaupt als regulärer Subunternehmer der DB sich nun noch an Ausschreibungen beteiligen könne. Damit musste es allerdings definitiv ein Urteil geben. Dies erfolgte am 8. Februar durch den Bundesgerichtshof. Wie zu erwarten war, besagt das Urteil, dass das GWB als jüngerer Gesetz Vorrang vor dem AEG hat und auch deswegen anzuwenden ist, weil für die strittige Vertragsverlängerung die Vorgaben der VgV nicht korrekt angewendet wurden.

Pressemitteilung und Link zum Urteil: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=pm&Datum=2011&Sort=3&nr=54995&pos=0&anz=23>

Das Urteil ist aber nicht das Ende der Geschichte. Denn das Urteil bezieht sich ja auf die derzeitige Gesetzeslage und interpretiert nicht die EU-VO. Die verweist ja auf entgegenstehendes nationales Recht – und das kann man ändern. Genau das versucht ein Gesetzentwurf aus NRW (Bundesrats-Drucksache 779/10) vom 25. November 2010, der die Rechtslage diesbezüglich neu regeln würde. Direktvergaben wären demnach MÖGLICH. Die Aufgabenträger könnten wählen, ob sie das AEG anwenden und auf eine wettbewerbliche Vergabe verzichten, oder das GWB anwenden wollen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch: Der Abteilungsleiter im NRW-Verkehrsministerium, Wolff, der den Gesetzentwurf federführend bearbeitet hat, wechselte 2001 zum Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als dessen neuer Hauptgeschäftsführer. Ebenfalls brisant: Am Tage der Urteilsverkündung wurde gemeldet, dass der WAZ (Westdeutschen Allgemeinen Zeitung) Unterlagen vorliegen, die belegen, dass die DB versucht hatte, ein vorinstanzliches Verfahren in dieser Sache durch scheinbar neutrale, jedoch von der DB finanzierte wissenschaftliche Gutachten zu manipulieren.

Bewertung Gesetzentwurf aus NRW

Der Gesetzentwurf ist inhaltlich nicht ausreichend, denn zusätzlich gilt national als nachgeordnetes Recht auch die Vergabeverordnung (VgV), worauf im BGH-Urteil explizit Bezug genommen wird. In der VgV regelt § 4 Abs. 3 explizit die Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen. Dieser sieht als Ausnahme die Direktvergabe ohne Bedingungen einmal für drei Jahre (Abs. 1), ansonsten für maximal zwölf Jahre vor, wenn noch während der Vertragslaufzeit mehr als 50% „im Wettbewerb vergeben werden“ (Abs. 4).

Als nachrangige VO dürfte sie allerdings nur dann gelten, wenn sich ein Aufgabenträger entscheidet, das GWB und nicht das AEG anzuwenden. Sie dürfte also nach der Logik eigentlich nicht anwendbar bzw. einklagbar sein, wenn explizit das AEG als Grundlage einer Direktvergabe angewendet werden sollte. Die VgV ist aber eindeutig und absolut in ihrer Aussage und müsste deswegen auf jeden Fall an die Wahlmög-

lichkeit zwischen Direktvergabe und GWB angepasst werden („Wenn...“). Um Rechtssicherheit zu gewährleisten wäre es zudem wohl auch erforderlich, im AEG auch gleich die in der EU-Verordnung genannten Option der Direktvergabe (bis zu 10 Jahren ohne Auflagen mit der Option der Verlängerung auf 15 Jahre, wenn die Investitionsvolumen dies rechtfertigen) benennen.

Position

TRANSNET bzw. die neue EVG und die Bahn bevorzugen Direktvergaben, weil davon – bis auf wenige unbedeutende Nebenstrecken – bislang fast ausschließlich die Bahn profitiert hat. Laut Berliner Zeitung vom 4./5. Dezember 2010 sind im EU-Amtsblatt derzeit 22 Direktvergaben zu Gunsten der DB angekündigt. Die Wettbewerbsbahnen und ihr Verband mofair wollen logischerweise keine Direktvergaben.

Auch wenn es innerhalb der LINKEn bezüglich der Vergabe von Leistungen an die Bahn oder an Wettbewerber – Stichwort Diskriminierung der Wettbewerber durch die Bahn – durchaus unterschiedliche Auffassungen gibt, sehen selbst diejenigen, die mehr Mitgefühl mit den Wettbewerbern der Bahn als mit der Bahn selber haben die Notwendigkeit, dass es die Möglichkeit von Direktvergaben geben sollte. Gerade das auf den ersten Blick abschreckende Beispiel Berliner S-Bahn hat als Konsequenz dennoch NICHT, dass ausgeschlossen werden muss, vielmehr steht ja auch eine Direktvergabe an die BVG oder eine neu zu gründende Landesgesellschaft im Raum.

Die EVG formuliert ihre Anforderungen an eine – nicht grundsätzlich abgelehnte – wettbewerbliche Vergabe so, dass die Verfahren zuallererst fair sein müssen. Kernziele sollen eine echte Verbesserung des Eisenbahnverkehrs mit gutem Service, eine 100-Prozent-Betreuung durch Zugbegleiter mit evtl. Verstärkung in prekären Tageslagen, sowie einheitliche und gute Beschäftigungsbedingungen sein.

Dem Gesetzentwurf aus NRW kann m.E. auf jedem Fall zugestimmt werden, weil er ja nur der in der EU-VO geschaffenen Möglichkeit Rechnung trägt, wonach Direktvergaben zulässig sind. Er schreibt diese aber weder vor noch begünstigt er sie gegenüber der wettbewerblichen Vergabe in irgendeiner Form, sondern es wird einfach eine Wahlmöglichkeit geschaffen. Wegen des BGH-Urteils besteht dringender Handlungsbedarf. Ansonsten dürften die geplanten Direktvergaben zumindest in der vorgesehenen Form derzeit so nicht vorgenommen werden!

28. Februar 2010

Debatte um Verspätungen im Schienenverkehr

Bernhard Knierim / Winfried Wolf

*Auszug aus dem Alternativen Geschäftsbericht zur
2010er Bilanz der Deutschen Bahn AG, veröffentlicht
durch das Bündnis Bahn für Alle – BfA*

Die Folgen der Politik einer systematischen Unterinvestition zeigen sich an der Verspätungsstatistik: Die Bahn weigert sich zwar seit Jahren, ausreichend aufschlussreiche Statistiken über Verspätungen bekanntzugeben¹, allerdings hat Stiftung Warentest aus diesem Grunde eine eigene Untersuchung durchgeführt und die Daten für 90.000 Züge ausgewertet. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist desolat: Mehr als ein Drittel der Züge ist um vier oder mehr Minuten verspätet, jeder siebte Zug sogar um mehr als zehn Minuten. Dadurch kann jeder vierte Anschlusszug nicht erreicht werden². Diese Zahlen sollten das DB-Management eigentlich alarmieren.

Die Nachbarn in der Schweiz beweisen z. B., dass eine weit höhere Pünktlichkeit möglich ist: Bei der SBB erreichten 2009 91,4% der Züge ihr Ziel mit höchstens unter drei Minuten Verspätung³, erreicht also trotz einer rigideren Definition einen sehr viel besseren Wert als die DB. Diese Leistung wird sogar bei einer um etwa ein Drittel höheren Streckenauslastung erreicht, während die SBB im Vergleich zur DB AG nur ein Drittel der Zuschüsse pro Personenkilometer erhält.

Der DB AG fehlen seit Jahren Reservekapazitäten in erheblichem Umfang, um auf technische Probleme wie den Ausfall von Zügen oder auch auf ein erhöhtes Reisendenaufkommen wie z.B. vor Feiertagen reagieren zu können. Besonders fatal wirkt sich hierbei aus, dass einsatzbereite Waggons und Lokomotiven von der DB AG verschrottet wurden, anstatt diese zu verkaufen.⁴ Offensichtlich hatte man Angst davor, dieses Material den Konkurrenten zur Verfügung zu stellen.

Die Deutsche Bahn AG hatte einmal einen Bahnchef, über den wie folgt geschrieben wurde: „Johannes Ludewig macht der Deutschen Bahn Dampf. ‚Kundenzufriedenheit ist der alles entscheidende Punkt‘, sagte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG gestern vor Journalisten (...) Deshalb will er vor allem dafür sorgen, dass die Züge exakt zur angegebenen Zeit abfahren. (...) ‚Es kommt auf die Sekunde an‘, sagt Ludewig. ‚Der Zug muss beim Zeigersprung losfahren.‘ Weil das so sein muss und weil die Pünktlichkeit oft bei weniger als 90 Prozent liegt, setzt Ludewig auf finanziellen Druck. Werden die Verspätungen von

1995 bis zum Fahrplanwechsel 198/99 nicht halbiert, wird die Jahresvergütung von 4000 Bahnmanagern um 12,5 Prozent gekürzt. ‚Wir brauchen Druck‘, sagt der Bahnchef. Was das bedeutet, soll den Bahnbenutzern bereits von Dezember (1997; d. Red.) an ins Auge springen: In den großen Bahnhöfen wird von da an angezeigt, welche Verspätungen es am Vortag gab.“⁵

Ludewig konnte sich nur zweieinhalb Jahre im Amt halten. Unter der rot-grünen Regierung wurde er abgelöst – durch Hartmut Mehdorn. Mehdorn war bereits 1997 für den scheidenden Bahnchef Heinz Dürr der Favorit für die Nachfolge in seinem Amt. Kanzler Kohl berief jedoch einen biedereren Beamten. Es war dann Kanzler Gerhard Schröder, der mit Mehdorn wieder einen Mann aus dem Daimler-Kader berief. Die erste Maßnahme von Mehdorn bestand in einer Verdoppelung seines Gehalts. Die zweite in einer Abschaffung der Top-Orientierung auf Pünktlichkeit. Die dritte darin, dass der den Bahnkonzern zum Kurs auf den Börsengang trimmte. Die drei Maßnahmen bilden tatsächlich eine gewisse innere Einheit.

¹ Eine der ersten Amtshandlungen von Hartmut Mehdorn war es, die von seinem Vorgänger Johannes Ludewig angeregten Tafeln mit den täglichen Verspätungsstatistiken wieder den großen Bahnhöfen zu entfernen.

² Stiftung Warentest: „Test“, Ausgabe Februar 2008.

³ „SBB: Sehr teuer – dafür sehr pünktlich“. Blick.ch vom 15.1.2010

⁴ Vgl. hierzu die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich, Patrick Döring u.a. an die Bundesregierung, Drucksache 16/2989 vom 18.10.2008.

⁵ Rolf Obertreis, „Der Chef macht Dampf“, in: Südwestpresse vom 21. November 1997.

persönlich / eigenhändig
Frau
Christine Lieberknecht
Regierungsstraße 73
99084 Erfurt

Erfurt, 5.1.2011

**Erhebliche Verspätungen im Zugverkehr zwischen Erfurt und Weimar –
Untätigkeitsbeschwerde über den Freistaat Thüringen**

Bezug: Mein Schreiben vom 30.7.2010

Sehr geehrte Frau Lieberknecht,

seit 8 Jahren nutze ich für meinen täglichen Weg zur Arbeit von Erfurt nach Weimar Zugverbindungen der Deutschen Bahn. In den letzten Jahren kam es dabei immer häufiger zu erheblichen Verspätungen. Trotz zahlreicher Beschwerden bei der Bahn sowie den zuständigen Thüringer Behörden konnte die Verspätungsproblematik bislang nicht gelöst werden. Ich wende mich daher nochmals an Sie als Trägerin des höchsten Amtes im Freistaat und hoffe auf eine umgehende Lösung.

Für meine täglichen Zugfahrten führe ich seit 4 Jahren eine Statistik, in welcher jeder verspätete Zug registriert wird. Für diesen Zeitraum ist folgendes Ergebnis festzustellen:

- Im Jahr 2007 lag die **Verspätungsquote lag bei 34 %**. Die Summe der Verspätungen betrug 848 Minuten (über 14 Stunden).
- Im Jahr 2008 lag die **Verspätungsquote bei 47 %**. Die Summe der Verspätungen betrug 872 Minuten (über 14 Stunden).
- Im Jahr 2009 lag die **Verspätungsquote bei 75 %**. Die Summe der Verspätungen betrug 1.585 Minuten (ca. 26,5 Stunden).
- Im Jahr 2010 lag die **Verspätungsquote bei 85 %**. Die Summe der Verspätungen betrug 2.096 Minuten (ca. 35 Stunden). Von 411 genutzten Zügen kamen 349 verspätet. Lediglich 62 Züge waren pünktlich, vgl. hierzu die Verspätungsstatistik 2010 einschließlich der Diagramme in der Anlage.¹

¹ Als Verspätung gilt „die Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgasts gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder erwarteten Ankunft“, vgl. Artikel 3 der Richtlinie der Europäischen Union „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ vom 23.10.2007 (EG/1371/2007).

Mit mehreren **Schreiben** habe ich die **Bahn** auf die massiven Missstände hingewiesen und um Ursachenanalyse sowie Problemlösung gebeten. So erfolgten Schreiben am:

- 02.04.2003
- 27.02.2005
- 04.01.2009
- 04.07.2009
- 11.10.2009
- 20.10.2009
- 03.05.2010

Alle Beschwerden blieben erfolglos. Selbst die erbetene Ursachenanalyse, die Voraussetzung für eine Lösungsfindung wäre, wurde seitens des Bahn abgelehnt. In einem Schreiben vom 8.9.2009 wurde mitgeteilt, dass eine derartige Analyse „nicht zu bewältigen“ sei.

Über die Gründe für die Untätigkeit der Bahn kann nur spekuliert werden. Ein wesentlicher Beweggrund für ihr Verhalten mag darin zu finden sein, dass das Unternehmen für die o.g. Verspätungen gegenüber den Bahnkunden nicht entschädigungspflichtig ist. Selbst Verspätungsquoten von 85 % innerhalb eines ganzen Jahres führen zu keinerlei finanziellen Nachteilen für die Bahn. Die Motivation, an den momentanen Verhältnissen etwas zu verändern, ist daher gering.

Um dennoch eine Lösung herbeizuführen, wurden meinerseits mit Schreiben vom 11.10.2009 mehrere **Fahrplankorrekturen** vorgeschlagen. So sollte vor allem der von mir fast täglich genutzte RE3621 von Erfurt nach Weimar in Erfurt neu eingesetzt werden. Falls dies nicht möglich sei, sollte ersatzweise die Aufenthaltszeit in Erfurt deutlich verlängert werden, um entstandene Verspätungen aufholen zu können.

Dieser wie andere Vorschläge wurden seitens der Bahn abgelehnt. Stattdessen wurde die ohnehin schon prekäre Lage ohne erkennbaren Grund weiter verschärft, indem die Aufenthaltszeit des benannten RE3621 mit dem ab 13.12.2009 geltenden Fahrplan halbiert wurde. Die Bahn hat damit das Gegenteil von dem veranlasst, was aus objektiver Sicht für die Verbesserung der Verspätungsproblematik erforderlich gewesen wäre.

Die Konsequenzen dieser Entscheidung spiegeln sich in der Verspätungsstatistik das Jahres 2010 deutlich wieder (vgl. Anlage). Der RE3621 von Erfurt nach Weimar ist in allen 152 Fällen, in welchen ich ihn 2010 genutzt habe, verspätet gewesen. Kein einziges Mal erfolgte eine pünktliche Ankunft in Weimar. Die Verspätungsquote betrug 100 %.

Zwischen dem 14.9. und dem 31.12.2010 gab es unter den 105 genutzten Zügen lediglich einen einzigen pünktlichen Zug. Dies bedeutet, dass die Bahn über einen Zeitraum von 3 ½ Monaten eine Verspätungsquote von 99 % erreichte.

Für das Jahr 2010 ist festzustellen, dass nur an 4 Tagen beide von mir genutzten Züge pünktlich waren. An 54 Tagen war ein Zug verspätet, an 148 Tagen waren beide Züge verspätet. **Mithin waren an 98 % der Tage Verspätungen zu registrieren. An lediglich 2 % der Tage fuhren alle genutzten Züge fahrplangemäß.**

Mit dem neuen, ab 12.12.2010 geltenden Fahrplan, hat die Bahn wiederum keinerlei wirksame Fahrplankorrekturen vorgenommen. Damit wurde erneut eine Chance zur Problemlösung leichtfertig vertan. Entsprechend ist davon auszugehen, die chaotischen Verhältnisse auch im Jahr 2011 weiter fortbestehen werden. Dies hat nicht nur für mich, sondern für tausende ande-

rer Bahnkunden, welche dies Zugstrecke nutzen, erhebliche – auch arbeitsrechtliche – Konsequenzen.

Hinzu kommen gravierende **technische Mängel**. In den Jahren 2009 und 2010 traten auf:

Ausfall der Heizung, teilweise bei Außentemperaturen von -16 °C, z.B. am

- 03.11.2009 im RE3621
- 04.11.2009 im RE3621
- 05.01.2010 im RE3621
- 06.01.2010 im RE3621
- 08.01.2010 in der RB16316
- 13.01.2010 im RE3653
- 26.01.2010 im RE3621
- 27.01.2010 im RE3621
- 08.02.2010 in der RB16292
- 16.02.2010 im RE3621
- 22.09.2010 in der RB16201
- 25.10.2010 in der RB16292
- 17.11.2010 im RE3621

Ausfall der Klimaanlage in RE-Zügen ohne Fenster, z.B. am

- 16.04.2009 im RE3632
- 02.06.2009 im RE3621
- 27.04.2010 im RE3662
- 15.07.2010 im RE3621

defekte Innenbeleuchtung, z.B. am

- 17.07.2009 im RE3658
- 27.07.2009 im RE3621
- 30.07.2009 im RE3621
- 12.01.2010 im RE3634
- 29.01.2010 im RE3658
- 08.07.2010 im RE3632
- 29.07.2010 in der RB16292
- 19.08.2010 in der RB16292

defekte, nicht verschließbare Innentüren, z.B. am

- 29.09.2009 im RE3621
- 09.10.2009 im RE3653
- 14.10.2009 im RE3653
- 17.11.2009 im RE3655
- 14.12.2009 im RE3621
- 28.12.2009 im RE3670
- 28.01.2010 im RE3662
- 03.02.2010 im RE3621
- 26.04.2010 in der RB16294
- 04.05.2010 im RE3621
- 19.05.2010 im RE3634
- 02.06.2010 im RE3621
- 22.12.2010 im RE3621

defekte, nicht zu öffnende Außentüren, z.B. am

- 06.05.2009 im RE3621
- 08.06.2009 im RE3621
- 27.07.2009 im RE3632
- Am 26.07.2010 öffnete sich um 16:34 Uhr bei der RB16292 kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Hopfgarten während der Fahrt eine Außentür, in Fahrtrichtung rechts. Zum Glück befand sich kein Fahrgast im Türbereich, sodass niemand zu Schaden kam.

Auftraggeber des Schienenpersonennahverkehrs ist gemäß des „Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr“ der **Freistaat Thüringen**. Mit Schreiben vom 04.06.2008 an die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH wurde der Freistaat über die Verspätungsproblematik informiert. Weitere Schreiben erfolgten am:

- 04.01.2009 an die Thüringer Staatskanzlei
- 04.01.2009 an die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
- 03.10.2009 an das Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr
- 03.10.2009 an die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
- 05.11.2009 an den Petitionsausschuss des Thüringer Landtages
- 31.01.2010 an den Petitionsausschuss des Thüringer Landtages
- 27.02.2010 an den Petitionsausschuss des Thüringer Landtages
- 31.03.2010 an den Petitionsausschuss des Thüringer Landtages
- 03.05.2010 an den Petitionsausschuss des Thüringer Landtages
- 03.05.2010 an die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH

Trotz der Tatsache, dass die benannten Thüringer Behörden seit langem Kenntnis von der Problematik haben, hat sich innerhalb der letzten Jahre keine Veränderung der Situation ergeben. Es ist bis heute nicht erkennbar, dass die zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen ergriffen hätten, die zu einer Lösung oder zumindest Verbesserung geführt hätten. Das Petitionsverfahren im Thüringer Landtag von 2009 ist nach sechs Monaten ergebnislos abgebrochen worden. Ein Antrag auf Fortführung des Verfahrens bis zu einer Lösung der Problematik wurde abgelehnt.

Mit Schreiben vom 30.7.2010 habe ich mich daher persönlich an Sie, Frau Lieberknecht, gewandt, und darum gebeten, in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH sowie der Bahn folgende Fragen zu klären:

- 1. Was waren die Ursachen der bisherigen Zugverspätungen?**
- 2. Welche Maßnahmen wurden seitens der Bahn zur Lösung der Verspätungsproblematik bisher veranlasst?**
- 3. Warum waren diese Maßnahmen wirkungslos?**
- 4. Welche Maßnahmen sind erforderlich, um zeitnah zu einer Lösung zu kommen?**
- 5. Wann werden diese Maßnahmen wie und durch wen umgesetzt?**

Leider wurde Ihnen o.g. Schreiben – entgegen meiner ausdrücklichen Bitte – nicht vorgelegt. Stattdessen wurde es an das Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr weitergeleitet, das sich bislang jedoch außer Standes sah, die aufgeworfenen Fragen zu beantworten.

Ich bitte Sie daher nochmals, persönlich in der Angelegenheit tätig zu werden. Als Bahnkunde habe ich keine wirksamen Möglichkeiten, Einfluss auf das Unternehmen auszuüben; der Freistaat Thüringen als Auftraggeber und Vertragspartner sehr wohl.

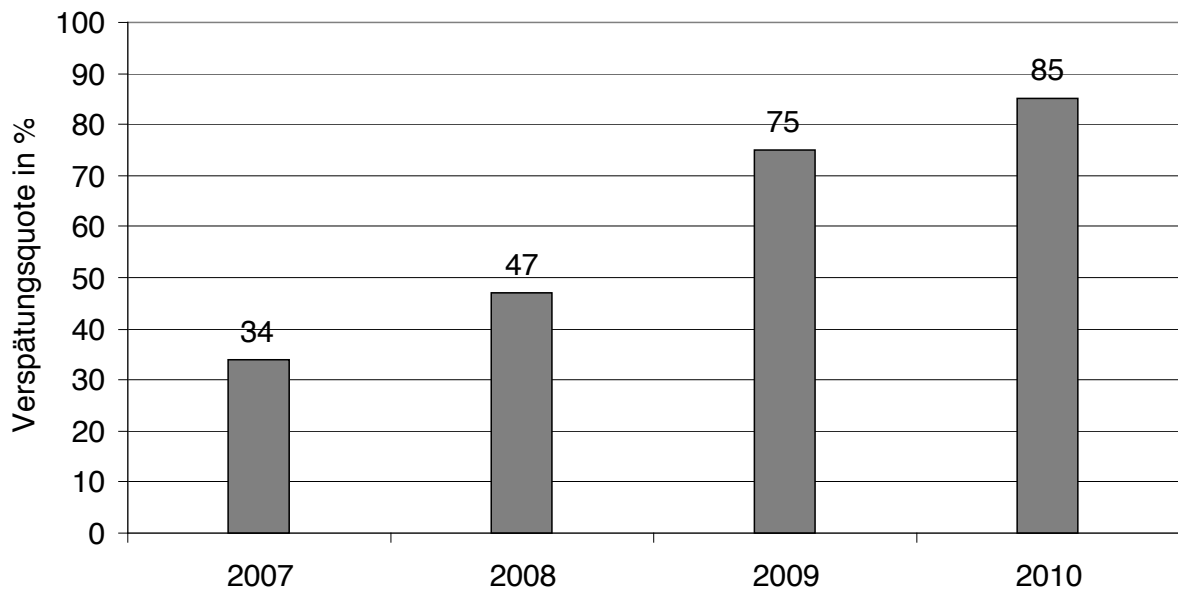
Vorsorglich bitte ich Sie zu prüfen, ob die mit der Bahn abgeschlossenen Verkehrsverträge aufgrund der überaus hohen Unzuverlässigkeit und der Tatsache, dass das Unternehmen den Leistungsanforderungen und Qualitätsparametern noch nicht einmal ansatzweise gerecht wird, vorzeitig gekündigt und die Dienstleistungen stattdessen an andere, kompetente Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben werden können.

Mit freundlichen Grüßen

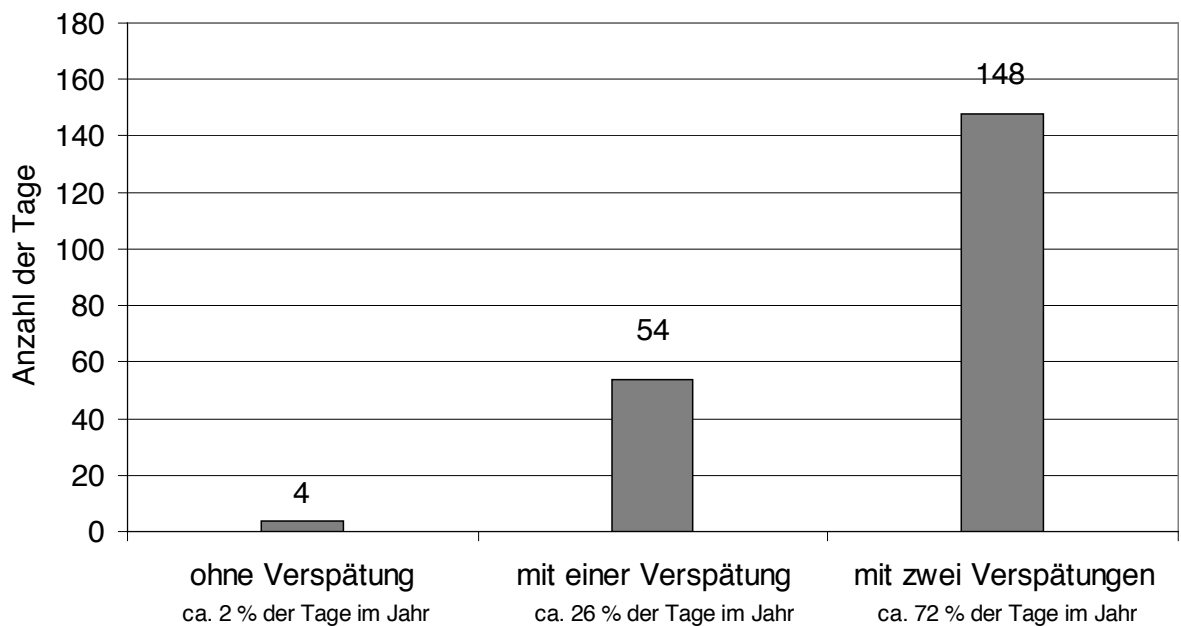
Anlage

- Verspätungsstatistik Bahn Erfurt-Weimar 2010 (mit Diagrammen)

Verspätungsquote der Bahn auf der Strecke Erfurt-Weimar-Erfurt
Jahresdurchschnitt für die Jahre 2007 bis 2010



Anzahl der Tage mit und ohne Verspätungen im Jahr 2010
auf der Strecke Erfurt-Weimar-Erfurt



Energieversorgung der DB AG – Deutsche Bahn Atom-Gesellschaft

Bernhard Knierim und Winfried Wolf

Auszug aus dem Alternativen Geschäftsbericht zur 2010er Bilanz der Deutschen Bahn AG; veröffentlicht durch das Bündnis Bahn für Alle – BfA

Bahnchef Rüdiger Grube hat im August 2010 den von den Atomstromproduzenten gesponserten Appell zur Verlängerung der Laufzeit der Atomkraftwerke in Deutschland unterzeichnet. Er stellte sich damit in den Dienst der Atomlobby, engagierte sich faktisch in einer CDU-internen Auseinandersetzung gegen den CDU-Umweltminister und unterstützte ein politisch äußerst problematisches Vorgehen: Ein bestehendes, nach langem gesellschaftlichen Ringen unter Rot-Grün ausgehandeltes Gesetz zum Atomausstieg wurde aufgehoben und durch ein neues Gesetz, das diesen – ohnehin unzureichenden – Atomausstieg konterkariert, extrem verwässert, wenn nicht de facto aufgehoben.

Nach den Ereignissen in Fukushima wirkt das Engagement des Bahnchefs in besonderem Maß empörend und kontraproduktiv.

Besieht man sich die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG, dann bietet das Engagements Grubes zugunsten der Atomlobby eine erste Erklärung: Dort sind die Atomstromproduzenten E.ON und RWE mit Vorstandsmitgliedern vertreten. Interessanterweise nehmen Christoph Dänzer-Vanotti (Vorstandsmitglied von E.ON) und Jürgen Großmann (Vorstandsvorsitzender der RWE AG) dort Mandate wahr, die eigentlich solche des Eigentümers, des Bundes sind. Sie sollen dort das Interesse der öffentlichen Hand als Eigentümertin vertreten – sind jedoch Top-Manager von Konzernen mit sehr spezifischen und in aller Regel umwelt- und klimatefeindlichen Interessen vertreten.

Einer der beiden Atomstrom-Vertreter im Bahnaufsichtsrat, Jürgen Großmann, wurde bereits im Zusammenhang mit der Interessenskollision beim Thema Sicherheit im Schienenverkehr (nicht dauerhafte Radsatzwellen) genannt. Darüber hinaus war Jürgen Großmann Initiator einer Demonstration im direkten Vorfeld der Bundestagswahl 2009, bei der Auszubildende des RWE-Konzerns und Auszubildende aus anderen Atomstrom-Konzernen, so von E.ON und Vattenfall, in Biblis unter dem Motto „Kernig in die Zukunft“ für eine Verlängerung der Laufzeiten der Atomkraftwerke demonstrierten. Man könnte den Vorgang auch als Nötigung Abhängiger bezeichnen.

Nach der atomaren Katastrophe von Fukushima und dem „Moratorium“ mit Kurzzeitabschaltung von sieben älteren Atomkraftwerken wandte sich Jürgen Großmann in einem Schreiben an die Unterzeichner des „Energiepolitischen Appells“, darunter Bahnchef Rüdiger Grube. Großmann warnte darin vor einem nationalen Alleingang. Der RWE-Chef und der Bahn-Aufsichtsrat agiert damit in einer Zeit, in der für Millionen Menschen

die atomaren Gefahren bewusst werden und in der eine große Mehrheit einen schnellen Ausstieg aus der Atomenergie fordert, erneut erpresserisch, indem er mit dem Verlust von Arbeitsplätzen droht.¹

Eine zweite Erklärung für das Engagement des Bahnchefs zugunsten der Atomlobby bietet die Zusammensetzung der Energie, die die Deutsche Bahn bezieht. Die DB AG verbraucht jährlich rund 16 Terawattstunden² Energie und ist damit der größte Stromkunde in Deutschland. Von dieser Energie stammen 54,4 Prozent aus fossilen Energien (45,3 % Kohle, 9,1 % Erdgas). 25,2 Prozent stammen aus Atomenergie. Nur 18,5% des Bahnstroms kommen bisher aus erneuerbaren Energien. Der Bahnstrom, der aus erneuerbaren Energien besteht, stammt im Wesentlichen aus älteren Wasserkraftwerken. Energie aus Sonne und Wind spielen beim Bahnstrom so gut wie keine Rolle. Immerhin hat die DB inzwischen aber bereits zwei Windparks unter Vertrag – ein Schritt in die richtige Richtung.

Seit 1976 wird im baden-württembergischen Atomkraftwerk Neckarwestheim Atomstrom für die Deutsche Bahn produziert. Die Deutsche Bahn AG ist – wenn auch mit einem kleinen Anteil – Miteigentümerin des AKW. Vor allem profitiert die Bahn direkt von der Laufzeitverlängerung, die die Regierung Merkel-Westerwelle im Herbst 2010 und eine Bundestagsmehrheit beschlossen. Danach sollte Block 1 in Neckarwestheim noch bis 2020 und Block 2 sogar noch bis 2037 Atomstrom für die Bahn liefern. Laut DB-internen Unterlagen will die Deutsche Bahn AG mit der Laufzeitverlängerung bis 2015 einen Extragewinn in dreistelliger Millionenhöhe erzielen.³

Die Tochter des DB-Konzerns, DB Energie, baut derzeit neben dem Atomkraftwerk Neckarwestheim ein neues Umspannwerk. Sie plant damit, in Zukunft noch verstärkt auf Atomenergie zu setzen. Wobei es bei diesem Projekt wieder die typische Konstellation gibt, wonach die öffentliche Hand die Atomorientierung absichert: Die Kosten der Investition in Höhe von 46,5 Millionen Euro trägt überwiegend die öffentliche Hand in Form von Geldern aus dem Konjunkturprogramm (der Bahnanteil liegt bei 9,4 Millionen Euro).

Mit der Abschaltung des Atomkraftwerks Neckarwestheim I, die nach der japanischen atomaren Katastrophe erfolgte, geht der DB nun sehr plötzlich ein wichtiger Energielieferant verloren. Die Bahn muss damit kurzfristig ihre Energieversorgung neu organisieren und absichern. Leo Klimm in der Financial Times Deutschland: „Verschärft wird die Lage noch, weil mit dem Kohlekraftwerk Datteln 4 ein weiterer wichtiger

¹ Großmann in dem Schreiben: „Wenn jetzt Beschlüsse gefasst werden, die eine sachliche Auseinandersetzung um den Betrieb der deutschen Kraftwerke erschweren oder sogar unmöglich machen, kann das massive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Deutschland nach sich ziehen. (...) Bisher steht die deutsche Bundesregierung mit ihrer Ankündigung allein, sieben ältere, aus meiner Sicht absolut sichere Kernkraftwerke zunächst für drei Monate stillzulegen.“ Nach: Finanznachrichten.de vom 23. März 2011.

² Eine Terawattstunde entspricht einer Milliarde Kilowattstunden.

³ Nach: Leo Klimm, „AKW-Aus bringt Deutsche Bahn in Bedrängnis“, in: Financial Times Deutschland vom 18. März 2011.

Stromlieferant auszufallen droht. Das westfälische E.ON-Kraftwerk sollte ursprünglich ab 2012 etwa 20 Prozent des DB-Strombedarfs decken. Ob es je ans Netz geht, ist jedoch fraglich, da Teile der Baugenehmigung zu Fall gebracht wurden. ‚Wir stehen vor einer komplett neuen Situation‘, heißt es aus Bahnkreisen. Es sei noch unklar, wie der Konzern damit umgehe. ‚Wenn jetzt noch Datteln 4 wegfällt, haben wir ein echtes Problem.‘⁴

Bahn für Alle fordert

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich umgehend von den beiden Atomstrom-Vertretern im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG zu trennen.

Die Deutsche Bahn AG muss den Anteil von erneuerbarer Energie im Strommix schnellstmöglich erhöhen. Sie muss dabei komplett auf Atomstrom verzichten und aus Datteln 4 aussteigen.

Notwendig ist ein systematischer Ausbau von Strom aus erneuerbaren Energien, insbesondere aus Windenergie. Technisch ist es möglich, dass die Bahn fast vollständig mit erneuerbaren Energien betrieben wird. Das erfordert eine flächendeckende Elektrifizierung des Streckennetzes der Deutschen Bahn. Bisher sind nur 55 Prozent des 34.000 km langen Schienennetzes elektrifiziert, auch wenn ein deutlich größerer Teil der auf Schienen erbrachten Verkehrsleistung mit elektrisch angetriebenen Zügen erfolgt. Auf wenig befahrenen Strecken wäre auch der Einsatz von Akkutriebwagen möglich.

Denkbar wäre das Projekt, entlang von geeigneten Bahntrassen in großem Maßstab Windenergieanlagen zu installieren. Dass ein großer Teil des Bahnstroms aus Windkraft gewonnen werden kann, verdeutlichte die DB selbst jüngst: Im Januar 2010 verkündete sie, dass sie fast zwei Jahrzehnte lang den Windpark von Märkisch-Linden zur Stromerzeugung nutzen werde. Damit fahren, so die Rechnung der Bahn, umgerechnet sechs moderne ICE-3-Züge ein Jahr lang ausschließlich mit erneuerbarer Energie. Danach liegt der durchschnittliche Jahresverbrauch eines ICE-3 bei rund zehn Gigawattstunden (GWh)⁵. Der Vertrag mit dem genannten Windpark sieht einen jährlichen Strombezug von rund 59 Gigawattstunden und eine Laufzeit von 19 Jahren vor.⁶

Rechnet man dies auf den gesamten Energiebedarf der DB von 16 TWh = 16.000 GWh um, so bräuchte man 270 Windparks dieser Größe, um den gesamten Strombedarf der DB zu decken – ein ambitioniertes, aber nicht völlig unrealistisches Ziel, das umso leichter erreicht werden kann, wenn weitere Sparpotenziale bei der Bahn genutzt würden: Viele ältere E-Loks sind bisher noch nicht rückspeisefähig, d.h.

sie können die Energie, die beim Bremsen frei wird, nicht wieder in das Netz einspeisen. Neben der konsequenten Nachrüstung dieser Technik birgt auch eine Abkehr von der Fokussierung auf Hochgeschwindigkeit erhebliches Einsparpotenzial. Vor allem aufgrund des Luftwiderstands steigt der Energieverbrauch eines Fahrzeugs im Quadrat mit der Geschwindigkeit. Kann man also eine Verbindung durch eine geschickte Verschaltung von Zügen (z.B. durch einen Integralen Taktfahrplan wie in Kapitel beschrieben) anstatt durch eine Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke beschleunigen, so spart dies nicht nur erhebliche Baukosten, sondern auch viel Energie. Mit dem Sparpotenzial könnte ein erheblicher Teil des zusätzlichen Strombedarfs, der im Fall des geforderten größeren Elektrifizierungsgrades erforderlich wird, abgedeckt werden.

Bahn muss Beitrag zur Energiewende leisten

**Pressemitteilung von Sabine Leidig (MdB),
23. März 2011**

„Die Bahn muss sofort auf die Nutzung von Atomenergie verzichten, einen ambitionierten Plan vorlegen, wie sie aus der Kohleverstromung aussteigt und sich umgehend von Atom- und Kohlelobbyisten in den eigenen Reihen trennen.“ sagt Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag anlässlich der Debatte um das Moratorium zur Laufzeitverlängerungen von AKWs.

Leidig weiter: „Die Bahn als größter Stromverbraucher Deutschlands steht in der Verantwortung, die Risiken und Nebenwirkungen der Nutzung von Atom- und Kohleenergie zeitnah auf Null zu bringen. Sie muss daher umgehend aus den Verträgen zum Atomkraftwerk Neckarwestheim sowie zum Kohlekraftwerk Datteln aussteigen. Der augenblickliche Stromengpass der Bahn muss zum Anlass genommen werden, massiv in erneuerbare, dezentrale Stromerzeugung zu investieren.

Bahnchef Grube sowie Aufsichtsrat Großmann sind für diese Aufgabe nicht geeignet. Grube mahnte zwar angesichts der japanischen Katastrophe eine schnellere Wende hin zu erneuerbaren Energien an, sprach sich aber noch 2010 in einem offenen Brief für die Laufzeitverlängerung von AKWs aus. Als ehemaliger Daimler- und EADS-Manager ist er zudem fest mit fossilen Industriebereichen verbunden. Jürgen Großmann ist Vorstandsvorsitzender des Stromgiganten RWE und hat damit ein Interesse, den Atom- und Kohlestrom an die Bahn zu verkaufen. Er ist als Aufsichtsrat damit völlig ungeeignet. Auf seinen Einfluss ist es vermutlich zurückzuführen, dass Grube den offenen Brief mitunterzeichnete.“

⁴ Financial Times Deutschland vom 18. März 2011. Datteln 4 sollte rund 40 Prozent seines Stroms direkt für die Deutsche Bahn liefern. Greenpeace: 'Die Deutsche Bahn hat sich den dreckigen Kohlstrom von E.ON über einen langfristigen Liefervertrag gesichert. Die Vertragsdauer orientiert sich an der Betriebszeit des neuen Kohlekraftblocks – mindestens 40 Jahre.'

⁵ bei einer Laufleistung von 500.000 km

⁶ Nach: Spiegel Online vom 11. Januar 2010.

**Einschätzung der Projekte des
Bundesschienenwege-Bedarfsplans
gemäß Anlage 3 des Berichts des BMVBS
vom 11.10.2010**

Andreas Schaak

Der Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes beinhaltet nur die Projekte des Personenfernverkehrs und des Güterverkehrs. In den Planfällen und beim Ausbau wird die Entwicklung des Personennahverkehrs berücksichtigt. (Ausbaumaßnahmen speziell für den Nahverkehr werden aus den Bestandsnetzmitteln finanziert und sind in der Anlage 8 der LuFV enthalten. Das ist zwar kritikwürdig, aber als Tatsache Grundlage nachstehender Bewertung.)

Ziel im Personenverkehr ist, solche Bedingungen zu schaffen, die die Menschen zum Benutzen der Eisenbahn anstelle des Autos und des Flugzeugs anreizen, d. h. dichter Takt, direkte Anschlüsse, kurze Fahrzeiten, Pünktlichkeit. Beurteilt wird, welchen Beitrag die Infrastrukturprojekte zum Erreichen dieser Ziele leisten.

Die Ausweitung des Güterfernverkehrs, speziell des Seehafenhinterlandverkehrs, wäre eigentlich abzulehnen. Folglich wäre jede darauf zielende Maßnahme als überflüssig einzustufen, weil sie der Zielstellung regionaler Wirtschaftskreisläufe widerspricht. Andererseits ist Güterverkehr auf der Eisenbahn immer noch besser als auf der Straße. Unter diesem Blickwinkel wird die Wirkung der Projekte für den Güterverkehr eingeschätzt.

1. Übersicht der Bewertungen

Von den 9 unwirtschaftlichen Projekten werden 3 als wichtig eingeschätzt:

PF 01 Rostock – Stralsund
PF 06 Neumünster – Bad Oldesloe
PF 12 Minden – Seelze.

Wünschenswert sind

PF 08 Langwedel – Uelzen
PF 20 Venlo – Rheydt.

Unschädlich ist der Verzicht auf die Projekte

PF 15 Hagen – Gießen
PF 28 Oldenburg – Leer
PF 30 Hagen – Warburg
PF 32 Hagen – Gießen (2. Baustufe).

Von den **29 bauwürdigen Projekten** werden eingeschätzt:

2 als außerordentlich wichtig:

PF 17 NBS Rhein / Main – Rhein / Neckar
PF 24 Knoten Frankfurt am Main, außerdem der Ausbau Köln – Dortmund für den Rhein-Ruhr-Express, der in Anlage 4 als „berücksichtigt im Bezugsfall“ dargestellt ist.

4 als sehr wichtig:

PF 18 Karlsruhe – Basel
PF 21 Münster – Lünen

PF 25 Knoten Mannheim

PF 26a Knoten München, außerdem Berlin – Dresden und Knoten Hamburg, die „berücksichtigt im Bezugsfall“ sind, weiterhin der Knoten Ulm, der nirgends erwähnt ist.

14 als wichtig:

alle hier nicht namentlich genannten, außerdem die 10 übrigen, die „berücksichtigt im Bezugsfall“ sind. (Die Fehmarn-Hinterlandanbindung ist sowohl in Anlage 4 als auch in Anlage 3 aufgeführt.)

7 als wünschenswert:

PF 07 Oldenburg – Wilhelmshaven
PF 10 Rotenburg – Minden
PF 14 Teilprojekt Verbindungskurve Oberhausen
PF 22 Neu Ulm – Augsburg
PF 31 Paderborn – Halle
PF 33 Teilprojekt Weddel – Fallersleben
PF 37 Eiserner Rhein

als zweifelhaft:

PF 33 Teilprojekt Löhne – Elze

2 als ungeeignet (das heißt, ein Ausbauerfordernis ist vorhanden, aber anders als geplant):

PF 04 Teilprojekt Stuttgart – Ulm
PF 09a Y Hamburg / Bremen – Hannover,

als vorerst überflüssig:

PF 14 Teilprojekt Emmerich – Grenze,

als schädlich:

PF 04 Teilprojekt Stuttgart 21.

2. Einschätzung der einzelnen Projekte

Die Überschriften der unwirtschaftlichen Projekte laut Bedarfsplanüberprüfung sind kursiv.

PF 01 Lübeck / Hagenow Land – Rostock -Stralsund

Mit beiden Ästen ist die Strecke 269 km lang. Davon wurden 116 km (= 43 %, nicht 80%!) Hagenow Land – Bad Kleinen – Bützow – Rostock) zweigleisig mit sehr sparsamer Infrastruktur für 160 km/h ausgebaut. Vom Wertumfang sind es wahrscheinlich mehr als 43 %, da die mittelgroßen Bahnhöfe Rostock und Schwerin enthalten sind, aber der Bahnhof Bad Kleinen wurde noch nicht erneuert.

Eingleisig für 160 km/h wurde Ribnitz Damgarten – Stralsund ausgebaut. Noch im alten Zustand (eingleisig, maximal 120 km/h) sind die Abschnitte Rostock – Ribnitz Damgarten und Lübeck – Bad Kleinen. Die Fahrzeit des Nahverkehrs Rostock – Stralsund beträgt 55 min. Das ist für gute Anschlüsse in beiden Knoten zur vollen Stunde ausreichend, so dass eine Geschwindigkeitserhöhung nicht dringend ist. Aber das zweite Gleis ist – zumindest in Begegnungsabschnitten – wichtig, um den 2-Stundentakt zum Stundentakt zu verdichten und gleichzeitig den Fernverkehr (heute etwa 6 Zugpaare pro Tag) schnell durchzuschleusen. Der Güterverkehr ist unbedeutend, der läuft auf der A 20.

Nachdem der Fernverkehr zwischen Lübeck und Bad Kleinen vor etlichen Jahren eingestellt wurde, behandelt das BMVBS diese Maßnahme jetzt mit neuem Inhalt als eigenständiges Projekt, siehe PF 29.

PF 02 Hildesheim – Groß Gleidingen

Diese heute eingleisige Strecke ist mit ICE im Stundentakt und mit Güterverkehr belegt. Der Nahverkehr kann nur im 2-Stundentakt fahren und muss unterwegs Gegenzüge abwarten. Das 2. Gleis ist dringend erforderlich. Bei der Gelegenheit soll die Geschwindigkeit von 140 auf den Standard 160 km/h angehoben werden. Das Projekt ist wichtig.

Weiteres zum Titel des Planfalls „Löhne – Braunschweig – Wolfsburg“ siehe bei PF 33 (2. Baustufe).

PF 03 Kehl – Appenweiler

Die ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, die im Titel noch enthalten ist, ist zum Teil fertig, zum Teil im Bau, zum Teil zurückgestellt, aber in der Anlage 4 im Bezugsfall als realisiert unterstellt.

Ein Teil des Projekts Kehl – Appenweiler, nämlich die neue Rheinbrücke in Kehl, befindet sich in den Inbetriebnahmephasen. Nun steht die Geschwindigkeitserhöhung Kehl – Appenweiler und eine weitere Verbindungskurve in Appenweiler Richtung Norden, die mit höherer Geschwindigkeit als die vorhandene befahren werden soll, auf der Tagesordnung. Dies ist die Fortsetzung der französischen Neubaustrecke Paris – Strasbourg, die mit großem Einsatz vorangebracht wird, auf deutscher Seite und damit der deutsche Beitrag zur Reduzierung des Flug- und Autoverkehrs zwischen Paris / Strasbourg und Karlsruhe / Frankfurt am Main / Stuttgart. Das Projekt ist wichtig.

Eine DB-veranlasste Untersuchung hat ergeben, dass auch die Südkurve Appenweiler Richtung Offenburg zweigleisig ausgebaut werden müsste, um Fahrplankonflikte beim Ein- und Ausfädeln zu lösen; dies sieht der Bund offenbar als Nahverkehrsprojekt des Landes an.

PF 04 Stuttgart – Ulm – Augsburg

Unter diesem Titel verbergen sich 3 große Projekte: die Umgestaltung des Knotens Stuttgart (Stuttgart 21), die NBS Stuttgart – Ulm und die ABS Neu Ulm – Neuoffingen.

Stuttgart 21 ist nicht nur überflüssig, sondern derart ungeeignet zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs, dass es als schädlich einzustufen ist. Ein funktionierender Bahnhof soll für sehr viel Geld beseitigt und durch einen Engpass ersetzt werden. Einzelheiten sind hinreichend bekannt, so dass sie hier nicht näher ausgeführt werden. Die in der Anlage 3 vermerkten 564 Mio € sind nur der Bundesanteil, zu dem größere Beiträge des Landes und der Stadt dazu kommen. Dieses Projekt einzeln betrachtet, ergäbe höchstwahrscheinlich – selbst bei Annahme der zu niedrigen Kosten – ein NKV unter 1. Offenbar um das zu vertuschen, wurde es mit den beiden anderen Projekten zusammengefasst. Selbst wenn man die Neubaustrecke nach Ulm als bauwürdig ansieht, zieht diese nicht zwangsläufig Stuttgart 21 nach sich. (Allerdings umgekehrt: Stuttgart 21 funktioniert ohne die Neubaustrecke nicht.)

Neben der Variante Modernisierung des Kopfbahnhofs, die als Alternative zu Stuttgart im Gespräch ist, gäbe es die auch sehr vorteilhafte Variante eines Kombibahnhofs nach dem Vorbild von Antwerpen, Malmö und Zürich. Dazu müsste das Immobilienprojekt Stuttgart 21 aufgegeben und der Kopfbahnhof erhalten werden, evtl. in etwas reduzierter Form.

Außerdem ein Durchgangsbahnhof mit 4 Gleisen, der vorzugsweise oberirdisch anzuordnen wäre, für die weiterlaufenden Fernverkehrszüge. Für diese könnte die Fahrzeitverkürzung erreicht werden, und gute Anschlüsse zwischen den Regionalzügen könnten im Kopfbahnhofsteil hergestellt werden. Zugleich wäre diese Lösung ein Kompromiss zwischen den verhärteten Fronten der Befürworter und Gegner.

Die Strecke Stuttgart – Ulm ist mit mehreren Fern- und Nahverkehrslinien unterschiedlicher Geschwindigkeit und Güterzügen, die auf der Steilrampe bei Geislingen nachgeschoben werden müssen, überlastet. Mindestens 2 neue Gleise sind notwendig, die den schnellen Fernverkehr und den Güterverkehr aufnehmen müssen, so dass die Bestandsstrecke vorwiegend für ungehinderten Nahverkehr frei wird. Die geplante Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist aber für diesen Zweck ungeeignet, weil sie auch zu steil für normale und schwere Güterzüge und sogar zu steil für alle anderen Fernverkehrszüge außer ICE 3 ist. Sie muss umgeplant werden.

Nicht im Projekt erwähnt ist der Knoten Ulm. Um den heutigen und künftig steigenden Verkehrsanforderungen gerecht zu werden, muss er umgestaltet werden. Er braucht mehr Bahnsteige und veränderte Weichenverbindungen, die ein behinderungsfreies Fahren vor allem der Nahverkehrszüge und der Rangierfahrten von und zur Abstell- und Behandlungsanlage ermöglichen. Die Nichterwähnung dieser Maßnahmen ist ein schlechtes Zeichen dafür, dass der Bund sich nicht zuständig sieht.

Zur Attraktivierung der Gesamtachse Mannheim – München gehört als letzter Baustein die Teilstrecke Neu Ulm – Augsburg. Zwecks Fahrzeitverkürzung ist von Neu Ulm über Günzburg bis vor die enge Kurve bei Neuoffingen zunächst die Geschwindigkeitserhöhung von 160 auf 200 km/h vorgesehen. Dieses Teilprojekt ist wichtig für den Fernverkehr. Weiteres ist im PF 22 vorgesehen.

PF 05b München – Mühldorf – Freilassing

Wegen der Eingleisigkeit Markt Schwaben – Ampfing (kurz vor Mühldorf) kann heute im Nahverkehr nur ein stündlicher Stoppertakt angeboten werden, und bei gleichzeitigem starken Quell- und Zielgüterverkehr der Chemieindustrie in Burghausen sind Verspätungen häufig. Zweigleisiger Ausbau bis Ampfing und Elektrifizierung über Mühldorf hinaus bis Burghausen sind dringend für den Nah- und Güterverkehr.

Seit langem ist vorgesehen, den Personenfernverkehr München – Salzburg von der kurvenreichen Strecke über Rosenheim auf diese Strecke über Mühldorf zu verlegen. Dem soll die Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h soweit möglich, die Elektrifizierung bis

Freilassing und – nach vernünftiger Reduzierung des Projekts – nicht mehr der vollständige zweigleisige Ausbau Mühldorf – Freilassing, sondern nur noch ein Begegnungsabschnitt dienen. Das Projekt ist wichtig.

PF 06 Neumünster – Bad Oldesloe

Die Strecke wurde vor ca. 10 Jahren mit Nahverkehrsmitteln (damals Bundesschienenwege-ausbaugesetz § 8 (2)) eingleisig reaktiviert und modernisiert und wird im Stundentakt befahren. Für den Nahverkehr ist der heutige Zustand mit 43 min Fahrzeit ausreichend. Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung kamen in den Bedarfsplan, damit der Skandinavien-Güterverkehr über Flensburg östlich am überlasteten Großknotenbereich Hamburg vorbeigeführt werden kann. Wenn nun neuerdings die Routensuchmaschine des BMVBS-Gutachters die Güterzüge vorrangig über Puttgarden schickt, wird Neumünster – Bad Oldesloe für den Güterverkehr nicht gebraucht, und das NKV 0,6 ist nicht verwunderlich.

Da für den Skandinavien-Güterverkehr die Beibehaltung des Laufwegs über Flensburg anstelle der Festen Fehmarnbeltquerung sinnvoll und ausreichend ist, ist der Ausbau Neumünster – Bad Oldesloe, evtl. mit Nordostkurve an Bad Oldesloe vorbei Richtung Lübeck – Bad Kleinen, wichtig.

PF 07 Oldenburg – Wilhelmshaven

Die Strecke, die im Nahverkehrs-Stundentakt bedient wird, soll steigenden Güterverkehr bewältigen. Geschwindigkeitsanhebung auf 120 km/h, Elektrifizierung und das zweite Gleis auf den noch fehlenden 13 km (von 52 km) nutzt aber auch dem Nahverkehr. Das Projekt ist wünschenswert, aber nicht wichtig.

PF 08 Langwedel - Uelzen

Für die 97 km braucht die Regionalbahn 90 min und fährt im 2-Stunden-Takt. Das ist völlig unattraktiv und erfordert eine Geschwindigkeitserhöhung. Im Bedarfsplan steht die Strecke aber nicht deswegen, sondern weil sie den Seehafenhinterlandverkehr der Bremischen Häfen aufnehmen sollte. Vermutlich schickt ihn die Routensuchmaschine jetzt über das Y.

Die Geschwindigkeitserhöhung zwecks Fahrzeitverkürzung ist wünschenswert, auch wenn der Bund auf das Land verweisen wird (Nahverkehr!), und das Land abwarten und hoffen wird, dass doch noch irgendwann ein Bundesinteresse aufkommt und der Bund finanziert. 27 km von Langwedel bis Visselhövede sind im Rahmen des Y (PF 09a) zum Ausbau auf 160 km/h vorgesehen.

PF 09a Y Hamburg / Bremen – Hannover

Zweifelloos ist der Korridor Hamburg – Hannover sehr stark belastet. Die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus 200 km/h im Fernverkehr, 160 km/h im Regionalverkehr und 100 km/h im Güterverkehr führen zu zahlreichen Fahrplankonflikten und dazu, dass der Regionalverkehr in Uelzen gebrochen werden muss. Auch der Korridor Bremen – Hannover ist stark belastet und durch ähnliche Fahrplankonflikte gekennzeichnet.

Aber die Y-Trasse löst die Probleme nicht. Sie würde eine Mischbetriebsstrecke für schnellen Fernverkehr und langsamen Güterverkehr werden und damit auch wieder Fahrplankonflikte erzeugen. Sie kann nur einen Teil der Güterzüge aufnehmen, der andere Teil verbleibt auf den bisherigen Strecken und hat dort die gleichen Konflikte wie heute, nur etwas weniger. Nicht alle Fernverkehrszüge würden die Y-Trasse benutzen, weil auch Lüneburg, Uelzen, Celle, Verden und Nienburg bedient werden müssen.

Gegenüber früheren Planungen hat das BMVBS jetzt erkannt, dass die Neubaustrecke – wenn sie auch Güterverkehr aufnehmen soll – nicht in Isernhagen an der Bestandsstrecke Celle – Hannover enden darf, sondern bis Lehrte weitergeführt werden muss, weil der Knoten Hannover steigenden Güterverkehr nicht bewältigen würde. Dadurch erhöhen sich die Kosten. Ohne nähere Erklärungen ist nicht vorstellbar, dass der Nutzen 5,2 mal so hoch sein soll wie die Investkosten von 1,5 Mrd €.

Zur Lösung der Probleme hätten Alternativen untersucht werden müssen, z. B. eine Güterzugstrecke durch die Lüneburger Heide unter Mitnutzung von Strecken der Osthannoverschen Eisenbahnen und einigen Neubauabschnitten, etwa auf dem Weg Winsen – Munster – Celle und eben doch Ausbau der Strecke Langwedel – Uelzen (PF 08).

Das Projekt ist ungeeignet zur Lösung der Probleme. Die Notwendigkeit der Kapazitätssteigerung wird anerkannt, diese muss aber mit anderen Ausbaumaßnahmen erreicht werden.

PF 10 Rotenburg – Minden

Über die Strecke Rotenburg (Wümme) – Verden – Nienburg – Minden läuft der Güterverkehr Hamburg – Ruhrgebiet, dessen Steigerung prognostiziert ist. Die eingleisigen Teilstrecken Rotenburg – Verden und Nienburg – Minden werden außerdem im 2-Stundentakt vom Nahverkehr bedient. Der zweigleisige Ausbau soll die Streckenkapazität erhöhen. Er eröffnet auch die Möglichkeit zur Taktverdichtung im Nahverkehr. Das Projekt ist wünschenswert, aber nicht wichtig.

PF 11 Uelzen – Stendal

Auf der elektrifizierten Strecke gibt es Regionalverkehr im 2-Stundentakt, zwischen Salzwedel und Stendal fast stündlich ein weiteres Zugpaar. Sie ist für 160 km/h ausgebaut, aber meist eingleisig mit einem nur 13 km langen Begegnungsabschnitt. Bei Bauarbeiten oder Störungen auf der Strecke – Berlin – Hamburg diene sie schon oft als Fernverkehrs-Umleitungstrecke. Künftig soll sie ein Glied der Güterzugroute Hamburg – Magdeburg – Leipzig – Hof – Regensburg werden. Der durchgehende zweigleisige Ausbau nutzt dem Güterverkehr und dem Regionalverkehr und ist wichtig.

PF 12 Minden – Haste – Seelze

Dieser Teilabschnitt der stark belasteten Ost-West-Magistrale muss derzeit den gesamten Fern-, Nah- und Güterverkehr auf 2 Gleisen aufnehmen, während von Hamm bis Minden und vom Rangierbahnhof

Seelze bis Lehrte 4 Gleise zur Verfügung stehen. Um Fahrplankonflikte aufzulösen, die Kapazität und die Pünktlichkeit zu erhöhen, sind 2 weitere Gleise erforderlich. Sinnvollerweise sollen 2 Gleise den langsamen und 2 Gleise den schnellen Verkehr aufnehmen. Die schnellen Gleise sollen von Haste als Neubaustrecke direkt nach Seelze ohne den Umweg über Wunstorf verlaufen und damit eine Fahrzeitverkürzung ermöglichen.

Die Maßnahme ist wichtig für die Taktverdichtung von 60 auf 30 min im Fernverkehr Berlin – Ruhrgebiet und bei der S-Bahn Hannover – Minden, außerdem für den Güterverkehr. Da sie allen Verkehrsarten nutzt, ist sie besser geeignet als der Ausbau Löhne – Hameln – Elze als Güterzugstrecke (PF 33).

PF 13a Oebisfelde – Stendal – Staaken

Mit dem seinerzeitigen Neubau der Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin war ursprünglich vorgesehen, die vorhandene Strecke (Stammstrecke) eingleisig zu elektrifizieren. Dies wurde dann abgebrochen, so dass die Stammstrecke außer im Bereich Stendal nur mit Dieselfahrzeugen befahrbar ist, damit für den Güterverkehr sehr eingeschränkt nutzbar ist und für den elektrisch betriebenen Regionalverkehr Berlin – Ratzenow gar nicht. Auf 17 km Länge im Trappenschutzgebiet gibt es kein 3. Gleis. Durchgehend das 3. Gleis zu errichten und auf gesamter Länge zu elektrifizieren, dient der Wiederaufnahme des Güterverkehrs, der Beschleunigung des Nahverkehrs und – abhängig von der konkreten Ausgestaltung der Weichenverbindungen – evtl. der Senkung der Behinderungen des Fernverkehrs. Das Projekt ist wichtig.

PF 14 Emmerich - Oberhausen

Emmerich – Oberhausen ist die Hauptabfuhrstrecke vom Hafen Rotterdam zum Rangierbahnhof Oberhausen Osterfeld Süd und weiter ins mitteleuropäische Hinterland. An der Grenze auf niederländischer Seite mündet zunehmender Güterverkehr von der Betuwe-Strecke in die Strecke von Arnhem ein. Außerdem verkehren täglich 9 Zugpaare Fernverkehr, ab Emmerich Nahverkehr im Stundentakt und ab Wesel 3mal stündlich bis Oberhausen und weiter. Vom niederländischen Grenzbahnhof Zevenaar zum deutschen Grenzbahnhof Emmerich gibt es keinen Nahverkehr; die Betriebsaufnahme wird mittelfristig vorbereitet.

In Oberhausen-Sterkrade mündet eine Verbindungskurve vom Rangierbahnhof Osterfeld Süd ein. Diese soll durch eine zweite Verbindungskurve in der Gegenrichtung ergänzt werden. Das ist sinnvoll und wünschenswert, weil damit Behinderungen und Fahrplankonflikte reduziert werden.

Die Kapazität der Gesamtstrecke wird derzeit durch ein elektronisches Stellwerk mit dichter Blockteilung etwas erhöht. Für weiter steigenden Güterverkehr wird das 3. Gleis erforderlich. Am dringendsten ist es zwischen Oberhausen und Wesel wegen des dort starken Nahverkehrs. Im Grenzabschnitt bei Emmerich ist es vorerst überflüssig, solange die stärker belasteten Abschnitte nicht dreigleisig sind.

PF 15 Hagen – Gießen

Der vormalige Fernverkehr Ruhrgebiet – Frankfurt am Main über den Laufweg Hagen – Gießen sollte auf Neigetechnik umgestellt und so beschleunigt werden. Er ist dann aber eingestellt worden und wird heute über die Neubaustrecke Köln – Frankfurt am Main gezogen. Die höheren Betriebskosten für Neigetechnik werden von den erzielbaren Einnahmen nicht gedeckt, so dass ein negativer Nutzen und damit trotz der geringen Investitionskosten von 50 Mio € ein negatives NKV entsteht.

Im Regionalverkehr gibt es stündlich 2 Verbindungen mit Umsteigen an der Landesgrenze NRW / Hessen in Siegen. Wegen der vielen Unterwegshalte sind die Fahrzeiten Hagen – Siegen mit rund 100 min und Siegen – Gießen mit rund 50 min nicht sehr attraktiv. Eine Beschleunigung wäre mit Neigetechnik-Ausbau und elektrischen Neigetechnik-Fahrzeugen für Nahverkehr, die es nicht gibt, möglich; das wäre aber Landessache.

Der Verzicht auf den Neigetechnik-Ausbau für den Fernverkehr ist unschädlich.

PF 16a Hanau – Würzburg / Fulda - Erfurt

Hauptziele dieses Projektes sind Kapazitätserhöhung und Fahrzeitverkürzung in der Verbindung Frankfurt am Main – Erfurt, einer spürbaren Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz. Diese Ziele sind angesichts der langsamen Fahrt auf der stark belasteten, kurvenreichen Strecke Gelnhausen – Fulda – Blankenheim bei Bebra wichtig. Dazu sollen der ziemlich gerade dreigleisige Abschnitt Hanau – Gelnhausen das vierte Gleis erhalten, von Gelnhausen eine Neubaustrecke durch den Spessart zur bestehenden Hochgeschwindigkeitsstrecke Würzburg – Fulda gebaut werden, ab dort die Hochgeschwindigkeitsstrecke über Fulda bis Niederaula mitbenutzt werden, die eingleisige Nebenbahn Niederaula – Bad Hersfeld (heute ohne Personenverkehr) zweigleisig ausgebaut und der Abschnitt Bad Hersfeld – Blankenheim viergleisig ausgebaut werden. Dazu kommt die Geschwindigkeitserhöhung zwischen Eisenach und Erfurt auf Abschnitten, wo sie problemlos möglich ist. Im Großen und Ganzen ist das eine sinnvolle Planung, die allen Verkehrsarten nützt. Diskussionswürdig ist die Frage, wo die Spessart-Neubaustrecke an die bestehende anschließen soll. Diese Frage hängt mit dem Nebenziel des Projekts zusammen, nämlich auch in der Verbindung Frankfurt am Main – Würzburg einen Beitrag zu Fahrzeitverkürzung und Kapazitätserhöhung zu leisten. Um beide Ziele zu bedienen, sieht der Bundesverkehrswegeplan den Anschluss bei Mottgers mit Verbindungskurven nach Norden und nach Süden vor. Denkbar wäre auch eine nur nach Norden (Fulda) orientierte Anbindung in Höhe Flieden oder Neuhaus. Dann wäre die Fahrzeit kürzer, der neu zu bauende Anteil allerdings länger, aber die Umweltverträglichkeit wahrscheinlich mit einem geringeren Tunnelanteil zu erreichen.

Der Sinn einer zusätzlichen, nach Süden (Würzburg) orientierten Anbindung besteht darin, die Bestandsstrecke Hanau – Aschaffenburg – Gemünden von derzeit einem Zugpaar Fernverkehr pro Stunde zu

entlasten. Die Fahrzeit dürfte wegen der höheren Geschwindigkeit geringer werden, der Fahrweg allerdings länger. Aschaffenburg hätte keinen Fernverkehr mehr, und die vor ca. 15 Jahren gebaute 11 km lange zweigleisige Nantenbacher Kurve von der Strecke Aschaffenburg – Gemünden zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Fulda – Würzburg würde überflüssig werden. Die Nachteile der Südanbindung dürften nach grober Abschätzung die Vorteile überwiegen, sodass das Projekt weiter reduziert werden könnte.

PF 17 Rhein / Main – Rhein / Neckar

Der Korridor Mainz / Frankfurt am Main – Mannheim / Heidelberg mit den 3 Strecken Mainz – Worms – Ludwigshafen, Frankfurt – Biblis – Mannheim (Riedbahn) und Frankfurt – Darmstadt – Mannheim Friedrichsfeld (Main-Neckar-Bahn) ist in der Summe aller Verkehrsarten sehr stark überlastet. Wirksame Abhilfe schafft nur eine vierte Strecke. Um außer der Kapazitätserweiterung auch eine Fahrzeitverkürzung für den Fernverkehr zu erreichen, soll die neue Strecke sinnvollerweise als Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgeführt werden, aber auch einen Teil des Güterverkehrs aufnehmen. Auf der Riedbahn, wo heute der meiste Fernverkehr läuft, werden dann weitere Fahrplantrassen für den Güterverkehr frei. (Infolge des auch starken Nahverkehrs reicht das immer noch nicht, so dass auch die weiträumige Umfahrung des Rhein / Main – Rhein / Neckar – Korridors auf dem Weg Bingen – Kaiserslautern – Landau – Karlsruhe vorbereitet wird, siehe Kurve Karlsruhe West – Rastatt in PF 25). Die neue Strecke soll in Zeppelinheim aus der Riedbahn und der Frankfurter Flughafenbindung ausfädeln und autobahnnah bis in den Raum Mannheim führen. Soweit ist vom Ansatz her alles richtig. Schwere Meinungsverschiedenheiten gibt es zur Anbindung von Darmstadt und Mannheim.

Am wirksamsten zur Verkehrserschließung wäre eine Linienführung durch den Hauptbahnhof Darmstadt, wo nicht alle Fernzüge halten müssten, aber ein Teil. Dagegen ist zum einen die DB wegen höherer Kosten und wegen etwas längerer Fahrzeit. Aber auch die Stadtgremien sind teilweise dagegen, weil sie dafür benötigtes Gelände nicht hergeben wollen. Deshalb plant die DB jetzt nur einen stadtfernen Bahnhof an Autobahn und Straßenbahn zwischen Darmstadt und Griesheim und eine eingleisige Verbindungskurve von Norden her nach Darmstadt Hbf. Für die Fahrgäste ist die Zersplitterung auf 2 Bahnhöfe keine gute Lösung. Auch für die diskutierte schnelle Regionalverbindung Darmstadt – Flughafen – Wiesbaden ist die nur eingleisige Anbindung von Darmstadt Hbf ungünstig.

In Mannheim scheint die DB sich der Stadt inzwischen soweit angenähert zu haben, dass sie die Neubaustrecke relativ geradlinig von der Autobahn abzweigen und nach Mannheim-Waldhof führen will. Von dort könnten die Fernverkehrszüge wie bisher ihren Weg über die westliche Einfahrt in den Hauptbahnhof Mannheim nehmen und die Güterzüge über die auszubauende Strecke Mannheim Käfertal – Mannheim Rangierbahnhof. Diese Lösung würde für das Verkehrsaufkommen

ausreichen, weniger Kosten verursachen als der zeitweilig von der DB favorisierte große Bypass entlang der Autobahn in den Pfingstbergtunnel und wäre trotz Querung der Viernheimer Heide am naturverträglichsten. Warum die Stadt dieser Variante jetzt immer noch nicht zugestimmt hat oder welche Probleme im Detail noch bestehen, ist wegen der restriktiven Geheimhaltung der Verhandlungen nicht bekannt.

Trotz der kundenungünstigen Lösung für Darmstadt ist es außerordentlich wichtig, diese Strecke so schnell wie möglich zu bauen und in diesem Korridor und dem anschließenden Knoten Frankfurt am Main eine dauerhafte Quelle von Unpünktlichkeit und Störungen im Betrieb des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes zu beseitigen.

PF 18 Karlsruhe – Basel

Wenn der Gotthard-Basistunnel in 6 oder 7 Jahren befahrbar sein wird, wird die Schweiz voraussichtlich keinen Lkw-Transitverkehr von Deutschland nach Italien mehr durchlassen. Vorbereitend darauf haben D, F, CH und I im Vertrag von Lugano vereinbart, ihre Eisenbahnstrecken zum Gotthard so auszubauen, dass sie den wachsenden Zulauf zum Gotthard bewältigen. Der wesentlichste deutsche Beitrag zur Verlagerung des Lkw-Alpentransits auf die Schiene ist die Kapazitätserhöhung im Korridor – Karlsruhe – Basel, in dem außer dem Güterfernverkehr auch starker Personenfern- und -nahverkehr läuft.

Als Übergangslösung wurde die Kapazität in den 1990er Jahren mit der Leit- und Sicherungstechnik „Hochleistungsblock“ (CIR-ELKE) erhöht. Dann wurde bis 2005 die Teilstrecke Rastatt Süd – Offenburg viergleisig ausgebaut und der viergleisige Ausbau der Gesamtstrecke geplant. Die Umsetzung zieht sich extrem in die Länge, teils wegen ausbleibender Bundesfinanzierung, teils wegen Widerstands gegen die Planung.

Wenn eine bestehende Strecke um 2 weitere Gleise ergänzt wird, liegt die Trennung in 2 Gleise für Schnellverkehr (250 km/h) und 2 Gleise für den langsameren Verkehr (bis 160 km/h) nahe, weil so die höchste Kapazität erzielbar ist. Die Güterzuganzahl ist insgesamt so hoch, dass sie auf die langsamen und die schnellen Gleise verteilt werden muss. Auf den langsamen Gleisen ordnen sich die Güterzüge in den unterwegs haltenden Nahverkehr ein, und auf den schnellen Gleisen nutzen sie die freien Zeiträume zwischen dem schnellen Personenverkehr und weichen dann auf die langsame Strecke oder auf Überholungsgleise aus. Dieser Hochleistungsbetrieb erfordert in gewissen Abständen Verbindungsgleise zwischen den beiden Strecken. Deshalb wurde überwiegend die gebündelte Führung beider Strecken unmittelbar nebeneinander geplant und zwischen Rastatt Süd und Offenburg schon verwirklicht. An zwei Stellen soll die neue schnelle Strecke eine abweichende Linienführung erhalten: im Rastatter Tunnel zwischen Durmersheim und Rastatt Süd wegen der beengten engkurvigen Bahnhofsdurchfahrt Rastatt und im Katzenbergtunnel zwischen Schliengen und Haltingen mit dem Ziel einer geradlinigen kürzeren Strecke.

Eine Ausnahme von der Bündelung einer schnellen und einer langsamen Trasse bildet die „Freiburger Bucht“ zwischen den Verknüpfungsstellen beider Strecken in Kenzingen und Buggingen. Hier soll die Bestandsstrecke nur auf 200 km/h ausgebaut und den gesamten Personenverkehr aufnehmen, während für den Güterverkehr eine weiträumige autobahnahe Umfahrung für 120 km/h gebaut werden soll.

Anders als im Raum Stuttgart muss diese Planung als betrieblich und baulich gut durchdacht und sinnvoll bezeichnet werden. Einzige Kritik an die Adresse des Landes und der Stadt ist die Tunnellösung in Rastatt anstelle der auch möglichen oberirdischen Umfahrung; hier war aber offiziell schon Baubeginn. Ein Streitpunkt der Bahn mit der Öffentlichkeit ist die Trassenführung in Offenburg. Ein Tunnel, wie die Stadt fordert, würde das Projekt deutlich verteuern, die Stadt vom Fernverkehr abhängen und den im ersten Projektteil schon fertiggestellten Güterzugbahnhof abhängen oder seinen Umbau nach sich ziehen. Eine autobahnahe Führung von Offenburg bis Kenzingen und von Buggingen bis Schliengen, wie ein Teil der Kommunen fordert, würde die Lärmbetroffenheiten zwar verringern, weil die meiste Bebauung näher an der Eisenbahntrasse ist als an der Autobahn. Sie würde das Projekt aber wegen größerer Streckenlänge ebenfalls verteuern und die betriebliche Flexibilität einschränken.

Anders als in Stuttgart scheint der Widerstand gegen das Projekt hier nicht auf besseren Eisenbahnverkehr, sondern teils auf prinzipielle Eisenbahnverhinderung, teils auf ortsegoistische Vorteile abzielen. Jede Bürgerinitiative kämpft gegen den Lärm vor der eigenen Haustür. Dabei ist damit zu rechnen, dass das Eisenbahn-Bundesamt heute keine Neubaustrecke mehr genehmigt, die den Lärm- und Erschütterungsschutz nicht ausreichend berücksichtigt. Bei gebündelter Streckenführung gelten die Schutzziele für alle 4 Gleise, bei separater Neubaustrecke nur für die neuen Gleise.

Der vorgesehene viergleisige Ausbau ist Voraussetzung für die Eindämmung des Lkw-Verkehrs im Oberrheintal, für die Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr um knapp 30 min, für die Taktverdichtung im Regionalverkehr und für die Erweiterung des Freiburger S-Bahn-Verkehrs und ist deshalb sehr wichtig. Ein zeitlicher Zwangspunkt ist die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels 2016 oder 2017. Die Fahrzeitverkürzung wird erst nach Verwirklichung aller Teilmaßnahmen wirksam und ist im Zusammenwirken mit dem Schweizer Halbstundentakt-Netz erst in dieser Größenordnung sinnvoll.

PF 19a Luxemburg – Trier

Von dem ursprünglich mal vorgesehenen Ausbau der gesamten Strecke von der luxemburgischen Grenze über Trier und Koblenz bis Mainz, zumindest für Neigetechnik, sind nur die 2 km Igel West – Igel übrig geblieben, die das 2. Gleis erhalten und damit Fahrplankonflikte des Nah- und Fernverkehrs entschärfen sollen. Eine ebenso notwendige schnellere und zweigleisige Moselüberquerung bei Konz (heute eingleisig

mit 40 km/h) ist wegen hoher Kosten derzeit nicht finanzierbar. Der Nachbarstaat hat seine 37 km von Luxembourg bis zur Grenze bei Wasserbillig durchgehend zweigleisig für 120 km/h ausgebaut. Deshalb ist es wichtig, mit diesem Baustein von deutscher Seite wenigstens einen kleinen Beitrag zur Verbesserung des nachbarschaftlichen Eisenbahnverkehrs zu leisten.

PF 20 Venlo – Mönchengladbach – Rheydt

Dieser Abschnitt ist Bestandteil der Güterzugroute und vormaligen Fernverkehrsstrecke Rotterdam – Köln. Diese verliert mit der zunehmenden Nutzung der Betuwe-Strecke und der Strecke Emmerich – Oberhausen für den Güterverkehr an Bedeutung. Der Fernverkehr wurde vor ca. 10 Jahren eingestellt. Unter dieser Voraussetzung genügt für den Güterverkehr und den Nahverkehrs-Stundentakt Venlo – Viersen – Mönchengladbach ein Streckengleis zwischen Kaltenkirchen und Dülken; der Rest ist zweigleisig. Die wünschenswerte Wiederbelebung durchgehender Züge Den Haag – Rotterdam – Mönchengladbach – Köln lässt die durchgehende Zweigleisigkeit wieder wichtiger werden.

Stärker stören schon heute die 3 km Eingleisigkeit zwischen Rheydt Hbf und Rheydt-Odenkirchen. Erforderlich wäre wieder ein Halbstundentakt Mönchengladbach – Köln. Seit einigen Jahren ist Rommerskirchen an der Verkehrsverbundgrenze Endstation für jeden zweiten Zug von Köln.

Die Realisierung des Projekts ist wünschenswert, aber nicht wichtig.

PF 21 Münster – Lünen

Auf der Fernverkehrsachse Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund ist die 39 km lange Teilstrecke Münster – Lünen noch eingleisig und nur mit 140 km/h befahrbar. Für den Fernverkehr im Stundentakt und den Nahverkehr, der auch nur im Stundentakt angeboten werden kann, stellt er seit langem einen Engpass dar. Dass zusätzlich der Rhein – Ruhr – Express über seine Stammstrecke Köln – Dortmund hinaus künftig u. a. bis Münster verkehren soll, war endlich Anlass, den zweigleisigen Ausbau zu planen. Die Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h bringt einen Beitrag zur Fahrzeitverkürzung für diese Achse, für die auch langfristig keine Schnellfahr-Neubaustrecke vorgesehen ist. Das Projekt ist sehr wichtig.

PF 22 Neu Ulm – Augsburg

Als weitere Maßnahme auf dieser Teilstrecke nach der Geschwindigkeitserhöhung (siehe PF 04) ist das 3. Gleis Neu Ulm – Neuoffingen wünschenswert. Damit sind Taktverdichtungen im Nahverkehr und die Lösung von Fahrplankonflikten infolge des unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus der Fernverkehrs-, Nahverkehrs- und Güterzüge möglich.

PF 23a Berlin – Görlitz

Die Geschwindigkeitserhöhung Königs Wusterhausen – Lübbenau auf den Standard 160 km/h hat sehr lange gedauert und wird voraussichtlich 2011 abgeschlossen.

Fernverkehr findet zwischen Cottbus und Görlitz nicht mehr statt, obwohl diese Strecke im Zusammenhang mit der auf polnischer Seite für 160 km/h ausgebauten Strecke Zgorzelec – Wegliniec – Wrocław beste Voraussetzungen für die Wiederbelebung des regelmäßigen Fernverkehrs von Berlin nach Wrocław und ins Riesengebirge bieten würde. Die vorgesehene Elektrifizierung dieser eingleisigen Strecke ist ein wichtiger Baustein dafür. Dem müssten die Geschwindigkeitserhöhung von 120 auf den Standard 160 km/h und Begegnungsabschnitte folgen, um die Fahrzeit im künftigen Fernverkehr und auch im Nahverkehr, der im Stundentakt über 70 min Fahrzeit benötigt, zu kürzen. Der weitere Ausbau hätte aber das NKV unter 1 gedrückt, wobei 1,1 auch nicht sehr aussichtsreich ist.

PF 24 Knoten Frankfurt am Main

Jahrzehntelang konzentrierte sich die Bundesverkehrswegeplanung auf Strecken; die Knoten wurden vernachlässigt. Die großen Knoten sind aber leistungsbestimmend im Eisenbahnnetz. Der Knoten Frankfurt am Main ist überlastet, unzuverlässig gestaltet und weder den heutigen noch den künftigen Verkehrsanforderungen im Fern-, Regional- und Durchgangsgüterverkehr hinsichtlich Zuganzahl, Fahrplan und Pünktlichkeit gewachsen. Das Projekt ist außerordentlich wichtig. Sämtliche aufgeführten Einzelmaßnahmen sind sinnvoll und Bestandteil eines schlüssigen Gesamtkonzepts, das stufenweise zu verwirklichen ist. Frankfurt Hbf bleibt Kopfbahnhof. Die Zulaufstrecken sollen erweitert und behinderungsfrei in den Bahnhof eingeführt werden.

PF 25 Knoten Mannheim

Unter diesen Titel fallen nicht nur Maßnahmen im Knoten Mannheim / Heidelberg / Ludwigshafen, sondern auch im Raum Mainz / Wiesbaden und in Karlsruhe.

Im Mannheimer Hauptbahnhof reichen die Bahnsteiggleise nicht aus. Der Neubau von Bahnsteigen und ihre zweckmäßigere Verbindung mit den Streckengleisen ist folgerichtig und vorteilhaft für den Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr. Für die weitere Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs ist der Bau zusätzlicher Streckengleise zwischen Mannheim und Heidelberg und die Trennung vom Güterverkehr erforderlich. Der viergleisige Ausbau im Vorfeld von Heidelberg ist Bedarfsplaninhalt. Der dreigleisige Ausbau im Vorfeld von Mannheim soll aus Nahverkehrsmitteln (LuFV oder GVFG) finanziert werden. Auf diese Kostenverteilung haben sich Bund und Land in langwierigen Verhandlungen geeinigt.

Die kleinteiligen Einzelmaßnahmen bei Mainz, Wiesbaden und Karlsruhe dienen der Lösung von dauerhaften Fahrplankonflikten zwischen Personen- und Güterverkehr und der Umfahrung des überlasteten Rhein-Neckar-Raums mit Güterzügen.

Das Projekt ist sehr wichtig. Sämtliche aufgeführten Einzelmaßnahmen sind sinnvoll und Bestandteil eines schlüssigen Gesamtkonzepts.

PF 26a Knoten München

Zwischen München-Daglfing und Johanneskirchen teilt sich die östliche Flughafen-S-Bahn 2 Gleise mit dem Güterverkehr. Die Ausbaumaßnahme zielt auf Trennung beider Verkehre durch zusätzliche Gleise und ist Voraussetzung für schnellere und häufigere Verbindungen der Münchener Innenstadt mit dem Flughafen.

Die Gleisverbindung in Pasing zwischen Regionalbahn- und S-Bahn-Gleisen ist als positives Zeichen zu verstehen, dass die umstrittene 2. S-Bahn-Stammstrecke auch vom Regionalverkehr genutzt werden kann. Damit könnte ein Teil der Regionalzüge (z. B. von Augsburg und aus dem Allgäu) auch die Stadtmitte am Marienhof und den Flughafen erreichen. Über die Walpertskirchener Spange, die von Erding nach Walpertskirchen an der Strecke München – Mühldorf verlaufen soll, könnten diese Regionalzüge bis Mühldorf durchgebunden werden. Nicht aufgeführt ist der Neubau der dazu ebenfalls nötigen Teilstrecke Flughafen – Erding; vermutlich ist hierfür eine andere Finanzierungsquelle vorgesehen. Das gilt auch für die 2. Stammstrecke selbst und die Anbindung des Flughafens im Raum Freising an die Strecke nach Landshut – Regensburg / Passau.

Das Projekt ist eine Zusammenfassung mehrerer Einzelmaßnahmen, die Bestandteil eines Gesamtkonzepts zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im Großraum München sind, nutzt dem Regional-, S-Bahn- und Güterverkehr und ist somit sehr wichtig.

PF 28 Oldenburg – Leer

Für 4 Fernverkehrszugpaare pro Tag und Nahverkehr im Stundentakt ist die eingleisige Strecke ausreichend. Der Seehafenhinterlandverkehr des Hafens Emden fließt offenbar mehr Richtung Süden als Richtung Osten. Der Verzicht auf das Projekt ist unschädlich.

PF 29 Lübeck – Schwerin

Dieses Projekt, das ursprünglich Bestandteil der Personenfernverkehrsmaßnahme Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund (PF 01) war, hat das BMVBS jetzt mit Güterverkehrszielen separat untersucht. Die Elektrifizierung und die Südwestkurve an Bad Kleinen vorbei sind sinnvoll und nutzen sowohl dem Skandinavien-Güterverkehr, der hier den überlasteten Knoten Hamburg großräumig umfahren soll, als auch dem Nahverkehr.

Für den Nahverkehr ist allerdings außerdem eine Geschwindigkeitserhöhung erforderlich. Seine Fahrzeit Lübeck – Bad Kleinen beträgt 53 min. Das ist für die derzeitigen Anschlussknoten Lübeck und Bad Kleinen gut. Anzustreben sind aber weniger als 60 min zwischen Lübeck und Schwerin, da zwischen Schwerin und Rostock nach fertigem Ausbau unter 60 min Fahrzeit erreicht werden und der Anschlussknoten von Bad Kleinen nach Schwerin verlegt werden soll.

Das Projekt ist wichtig. Auf die Erfüllung zusätzlicher Anforderungen des Nahverkehrs ist konstruktiv Einfluss zu nehmen.

PF 30 Hagen – Brilon Wald – Warburg

Für 151 km benötigt der Regionalexpress im Stundentakt 127 min; das ist zuviel. Die in den Fahrzeugen vorhandene Neigetechnik kann nicht ausgenutzt werden, weil die Strecke dafür nicht hergerichtet ist. Fernverkehr gab und gibt es nicht, so dass fragwürdig ist, warum dieses Projekt überhaupt im Bedarfsplan steht. Die höheren Betriebskosten für Neigetechnik könnten von den erzielbaren Einnahmen nicht gedeckt werden, so dass ein negativer Nutzen und damit trotz der geringen Investitionskosten von 39 Mio € ein negatives NKV entsteht.

Der Verzicht auf das Projekt mit diesem Inhalt ist unschädlich. Geschwindigkeitserhöhung mit dem Ziel der Fahrzeitverkürzung im Regionalverkehr ist erforderlich; sie muss über das Nahverkehrsbauprogramm erreicht werden.

PF 31 Paderborn – Halle

Hinter diesem großräumigen Titel verbergen sich knapp 10 km Neubaustrecke, die die Strecken Paderborn – Kassel und Kassel – Nordhausen eingleisig unter Meidung des Knotens Kassel verbinden soll, und eine neu zu bauende Verbindungskurve von der Strecke Nordhausen – Halle zur Strecke Sangerhausen – Erfurt. Damit würde für Güterzüge der Laufweg Ruhrgebiet – Erfurt – Süddeutschland über Strecken mit freien Kapazitäten ohne Richtungswechsel durch relativ dünn besiedelte Gebiete ermöglicht werden. Das Projekt ist wünschenswert, aber nicht wichtig.

PF 32 Hagen - Gießen

Zwischen Altenhündem und Welschen-Ennest steigt die Strecke mit 16 ‰ an. Das ist für den Güterverkehr ein Hindernis, aber kein unüberwindliches. Wenn die Beseitigung dieses Hindernisses nun unwirtschaftlich ist und deswegen zurückgestellt wird, ist das unschädlich.

PF 33 Löhne – Braunschweig – Wolfsburg

Zur 1. Baustufe dieser Strecke siehe PF 02 (2. Gleis Hildesheim – Groß Gleidingen). Die Teilstrecke Löhne – Hameln – Elze ist eingleisig und nicht elektrifiziert, im weiteren elektrifiziert über Nordstemmen bis Hildesheim 2gleisig, nach Abschluss der 1. Baustufe auch bis Groß Gleidingen zweigleisig, von dort gemeinsam mit der Strecke von Hannover bis Braunschweig 3gleisig, bis Weddel wieder 2gleisig, dann bis Fallersleben (vor Wolfsburg) 1gleisig. Für den Nahverkehr im Stundentakt ist das ausreichend. Bei Verspätungen gibt es Konflikte zwischen Fern- und Nahverkehr in der Eingleisigkeit Weddel – Fallersleben. Nach Fertigstellung der direkten Fernverkehrsstrecke Berlin – Erfurt – Frankfurt am Main (geplant 2016) könnte der Fernverkehr über Braunschweig abnehmen.

Die Maßnahmen des Bedarfsplans zielen darauf, diese Strecke zweigleisig, abschnittsweise drei- und viergleisig, für den Ost – West – Ferngüterverkehr auszubauen. Das gleiche Ziel wird aber mit dem 3. und 4. Gleis Minden – Seelze (siehe PF 12) verfolgt. Deshalb muss die Ausbaunotwendigkeit größtenteils als zweifelhaft eingeschätzt werden. Lediglich das 2. Gleis Weddel – Fallersleben wäre wünschenswert.

PF 34a Graben Neudorf – Karlsruhe

Von Mannheim bis Molzau nördlich von Graben-Neudorf gibt es die Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim – Stuttgart und die Bestandsstrecke über Schwetzingen für den Nah- und Güterverkehr. Schneller und langsamer Verkehr haben jeweils ihre eigenen Gleise. Südlich von Karlsruhe ist es nach viergleisigem Ausbau bis Basel (PF 18) ebenso. Dazwischen gibt es ab Molzau nur 3 und ab Graben-Neudorf bis Karlsruhe nur 2 Gleise für alle Züge. Diese Lücke durch viergleisigen Ausbau mit Trennung nach langsamem und schnellem Verkehr zu schließen, ist wichtig für alle Verkehrsarten.

PF 35a Weimar – Gera – Gößnitz

Der ursprüngliche Personenfernverkehr auf dieser Strecke wurde vor ca. 10 Jahren eingestellt. Mit einem Regionalexpress im Stundentakt und einer Regionalbahn meist im Stundentakt gibt es in der Städteketten Erfurt – Weimar – Jena – Gera jedoch ein vergleichsweise gutes Angebot. Richtig attraktiv wird es aber erst, wenn die Fahrzeit von 68 min mit dem Ziel besserer Anschlüsse auf deutlich unter 60 min verkürzt und ein zuverlässiger Betrieb garantiert werden kann. Voraussetzungen dafür sind die vorgesehene durchgehende Zweigleisigkeit (heute nur etwa die Hälfte der Strecke) und die Elektrifizierung. Mit der Fortsetzung der Elektrifizierung über Gera hinaus bis Gößnitz würde auch die Voraussetzung für die Wiederaufnahme des Fernverkehrs geschaffen. So wichtig dies wäre, so unrealistisch ist es angesichts der staatlichen Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs. Als Beitrag für einen attraktiveren Regionalverkehr ist das Projekt genauso wichtig, hat aber noch weniger echte Realisierungschancen.

PF 36 München - Kiefersfelden

Die drei aufgeführten Teilmaßnahmen werden so interpretiert, dass durchgehend 2 neue Gleise – vorrangig für den Güterverkehr – gebaut werden sollen, die von München-Trudering (hier Einfädelung des Güter-Nordrings) bis Großkarolinenfeld (kurz vor Rosenheim) unmittelbar neben den Bestandsgleisen verlaufen, dann Rosenheim auf neuer eigener Trasse umgehen, in Brannenburg die Bestandsstrecke berühren und wieder separat bis Kiefersfelden an der Grenze zu Österreich weiterführen sollen. Offenbar hat politischer Druck aus Österreich, Italien und der EU, dass auch Deutschland einen Beitrag zur Verlagerung des alpenquerenden Lkw-Verkehrs auf die Eisenbahn leisten soll, zur Aufnahme dieser Maßnahme in den Bedarfsplan geführt. In Österreich gibt es im Inntal schon einige Abschnitte der neuen Güterzugstrecke, andere sind im Bau und der Brenner-Basistunnel in fortgeschrittener Planung.

Mit der neuen Güterzugstrecke werden auf der vorhandenen Strecke Kapazitäten für den Regional- und Fernverkehr frei. Das Projekt ist wichtig.

PF 37 Eiserner Rhein

Die ursprüngliche niederländisch – deutsche Grenzstrecke Roermond – Dalheim – Rheydt ist seit langem unterbrochen und wird nur zwischen Dalheim und

Mönchengladbach über Rheydt mit einem bescheidenen Nahverkehr im 2-Stunden-Takt betrieben. Sie war Bestandteil einer Güterzugachse vom Hafen Antwerpen (Belgien) über niederländisches Staatsgebiet Richtung Ruhrgebiet und Köln und soll dies wieder werden. Jahrelange Diskussionen gibt es einerseits zwischen Belgien und den Niederlanden, andererseits auf deutscher Seite darüber, ob die ursprüngliche Strecke ausgebaut oder eine weiter nördliche autobahnnah neue Strecke gebaut werden soll. Beides hätte Vor- und Nachteile.

Im Interesse der Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Schiene wäre eine baldige Einigung und Entscheidung zur Weiterplanung wünschenswert. Dies wäre auch für die Wiederaufnahme des durchgehenden nachbarschaftlichen Personennahverkehrs nützlich.

PF 43 Hamburg – Öresundregion

Das dänische Projekt Feste Fehmarnbeltquerung ist überflüssig. Der im deutschen Bedarfsplan enthaltene zweigleisige Ausbau der Hinterlandanbindung mit 160 km/h für den Personenfern- und -nahverkehr ist auch bei Beibehaltung der Fähre wichtig, zumindest Begegnungsabschnitte.

PF 44 Knoten Halle

Das Projekt beinhaltet in der 1. und 3. Baustufe reine Güterverkehrsmaßnahmen wie die Anbindung der Zugbildungsanlage (früher Rangierbahnhof genannt). In der 2. Baustufe geht es darum, die zügige Ein- und Ausfahrt des Fernverkehrs Berlin – Erfurt – Süddeutschland zu ermöglichen. Der Umbau ist wichtig.

D Straße allgemein

Deutscher Bundestag

**- Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung -
17. Wahlperiode**

Drucksache 17/

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Sabine Leidig, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.

**zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
- Drucksache 17/4979 -**

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

Der Ausschuss wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das in der Verkehrsprognose 2025 vorhergesagte Wachstum des Straßengüterverkehrs um 84% darf nicht als quasi naturgesetzliche Entwicklung hingenommen werden. Sowohl der Klimawandel als auch „Peak Oil“ machen ein Umlenken nötig. Die Verkehrspolitik des Bundes darf nicht mehr dem vermeintlich unabwendbaren Wachstum von Güterverkehr den Weg bereiten, wie das bisher mit dem steten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgt. Eine intelligente Verkehrspolitik greift vielmehr steuernd ein. Durch eine schrittweise Erhöhung der Steuern und Abgaben für den Straßengüterverkehr sind Potenziale zur Verkehrsvermeidung zu erschließen. Eine bessere Auslastung von Lkw und die konsequente Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und in Teilen auch auf das Binnenschiff werden so gefördert. Dabei kommt der Lkw-Maut eine große Rolle zu.

Dass die ursprünglich vorgesehene Anhebung der Mauthöhe für EURO III-Lkw zum 1.1.2011 um zwei Cent je Kilometer gestrichen wurde, ist ein Fehler, weil dadurch ein wichtiger Anreiz für die weitere Modernisierung der Lkw-Flotte – unter anderem auch zur Verbesserung der Luftreinhaltung – entfallen ist. Darüber hinaus erleiden diejenigen Spediteure, die sich durch eine frühzeitige Umstellung ihres Fuhrparks auf die Mauterhöhung eingestellt hatten, nun einen Wettbewerbsnachteil.

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung, reicht aber bei weitem nicht aus. Insbesondere wird es damit nicht gelingen, den Mautausweichverkehr, der für die Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Bundes- und anderen Straßen teilweise unzumutbare Belastungen mit sich bringt, zu unterbinden. Dies gilt umso mehr, als die Koalition aus CDU/CSU und FDP durch einen Änderungsantrag zum Gesetzentwurf die Zahl der mautpflichtigen Bundesstraßen auf etwa 1.000 Kilometer halbiert hat. Mautausweichverkehre beschränken sich nicht auf vierspurige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen. Ein Bericht der Bundesregierung zeigt vielmehr, dass es durch Mautflucht auf insgesamt 11.000 Kilometern Länge auf Bundesstraßen (das entspricht mehr als einem Viertel aller Bundesstraßen) eine Zunahme um jeweils mindestens 50 Lkw über 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (t zul. GG) pro Tag gibt. Selbst die am stärksten von Mautausweichverkehr betroffenen Abschnitte sollen mit dem vorgelegten Gesetz nicht alle bemaute werden.

Neben Bundesstraßen sind auch Landes- und andere Straßen von Mautflucht betroffen, gerade zu Autobahnen parallel verlaufende Abschnitte von Bundesstraßen, die sinnvollerweise abgestuft wurden. Durch die Bemaution innerstädtischer Autobahnabschnitte sind auch innerstädtische Straßen von der Mautflucht betroffen. Verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO wurden im Einzelfall getroffen, sind aber keine generelle Lösung für das Problem der Mautausweichverkehre, auch weil sie erneute Verlagerungen auf andere Straßen nach sich ziehen können. Eine Bemaution aller Abschnitte von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in Höhe des im Wegekostengutachten aus dem Jahr 2007 errechneten Satzes würde Mautausweichverkehre hingegen wirkungsvoll unterbinden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Einen Gesetzentwurf vorzulegen, der ab dem Jahr 2012 die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und die Ausweitung auf alle Lkw ab 7,5 t zul. GG sowie alle Kraftomnibusse im Linienfernverkehr vorsieht. Dabei
 - ist die Mauthöhe für alle Bundesstraßen innerhalb von drei Jahren schrittweise auf das im Wegekostengutachten 2007 für das Jahr 2012 berechnete Niveau anzuheben,
 - sind die Mautsätze für Lkw ab 12 t zul. GG auf Bundesautobahnen entsprechend dem für das Jahr 2012 berechneten Wert des Wegekostengutachtens auf durchschnittlich 18 Cent pro Kilometer zu erhöhen,
 - ist die Mauthöhe für Lkw zwischen 7,5 und 12 t zul. GG innerhalb von drei Jahren schrittweise auf das Niveau des Wegekostengutachtens 2007 anzuheben,
 - sind die Mautsätze für Kraftomnibusse der im Wegekostengutachtens 2007 errechneten Höhe ohne Zwischenschritte anzulasten,
 - sind die neuen Mautsätze entsprechend der bestehenden Regelung nach Emissionsklassen zu differenzieren.
2. Umgehend den Bundesländern Gespräche darüber anzubieten, damit diese Landesstraßen, Kreisstraßen und kommunale Straßen ebenfalls einer Mautpflicht unterwerfen können. Ihnen ist anzubieten, dabei eine gemeinsame technische Lösung zur Mauterhebung zu nutzen. Die Einnahmen sind entsprechend der Straßenzuordnung aufzuteilen.
3. Dem Deutschen Bundestag bis Ende 2012 einen Bericht vorzulegen, der die Auswirkungen und mögliche Kompensationsmaßnahmen einer Maut für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 t zul. GG auf die entsprechenden Wirtschaftszweige darstellt.
4. Innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten der novellierten EU- Wegekostenrichtlinie einen Gesetzentwurf vorzulegen, der spätestens innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie die Anlastung der externen Kosten für alle Bundesautobahnen und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in Höhe des maximal zulässigen Satzes vorsieht und die voraussichtlich erweiterten Spielräume zur Differenzierung nach Emissionsklassen vollständig anwendet.
5. Die Mauteinnahmen ausschließlich für den Erhalt der Bundesfernstraßen und den Ausbau der Schienenwege des Bundes vorzusehen.

Berlin, den 12. April 2011

Fraktion DIE LINKE

Begründung

In der Schweiz gilt eine Lkw-Maut auf dem gesamten Straßennetz, die Mauthöhe ist etwa drei Mal so hoch wie in Deutschland, ohne dass es in der Schweiz zu wirtschaftlichen Problemen gekommen ist. Anders als in der Schweiz gilt für Deutschland allerdings die EU-Wegekostenrichtlinie (RICHTLINIE 2006/38/EG, Abl. L 157/8 vom 9.6.2006), die die Mauthöhe noch auf die nach bestimmten Vorgaben zu berechnenden Wegekosten begrenzt. Die Novellierung dieser Richtlinie wird seit Juli 2008 auf EU-Ebene intensiv diskutiert. Unstrittig zwischen Europaparlament und EU-Rat ist, dass eine Anlastung der aus der Lärm- und Luftschadstoffbelastung resultierenden externen Kosten ermöglicht werden soll. Dies ermöglicht allerdings nur Zuschläge in Höhe von durchschnittlich drei bis fünf Cent pro Kilometer. Zudem soll die Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten den Mitgliedstaaten weiterhin freigestellt bleiben. Im am 29. März 2011 verabschiedeten Weißbuch Verkehr (Ratsdok. 8333/11 bzw. KOM(2011) 1444 endg.) kündigt die EU-Kommission allerdings an, dass sie die Anlastung sowohl der Wegekosten als auch der externen Kosten verbindlich vorgeben will.

Das auf der aktuell geltenden Fassung der EU- Wegekostenrichtlinie beruhende Wegekostengutachten 2007 hatte für Lkw ab 12 t zul. GG für die Jahre 2007 bis 2010 17 Cent pro Kilometer auf Autobahnen errechnet. Auf Druck der Spediteure und um die Maut zum 1.1.2009 doch nicht so stark anheben zu müssen, wurde diese Berechnung um 0,7 Cent pro Kilometer niedriger angesetzt, so dass nach Angaben des BMVBS die aktuelle Durchschnittshöhe der Lkw-Maut bei 16,3 Cent liegt. Begründet wurde die Senkung damit, dass ein anderer Kapitalzinssatz unterstellt wurde. Ab dem Jahr 2012 sieht das Wegekostengutachten für Lkw ab 12 t zul. GG eine durchschnittliche Mauthöhe von 18 Cent für Autobahnen und von 32 Cent pro Kilometer für Bundesstraßen vor. Für Lkw unter 12 t zul. GG sind es 7 Cent (Autobahnen) bzw. 10 Cent (Bundesstraßen), für Reisebusse sind es 10 Cent (Bundesautobahnen) und 14 Cent (Bundesstraßen). Hierbei handelt es sich jeweils um die errechneten Durchschnittskosten, die entsprechend der bestehenden Regelung auch für die neu einer Mautpflicht unterworfenen Fahrzeuge differenziert nach Emissionsklassen anzulasten sind. Dies wäre ein wichtiger Schritt zur weiteren Reduzierung der Luftschadstoffbelastung.

Wegen der Mautumgehung durch die gezielte Anschaffung von 11,99-Tonnen Lkw ist eine Ausweitung auf die zahlenmäßig kleine Gruppe von Lkw ab 7,5 t zul. GG sinnvoll. Um die Belastungen für die Wirtschaft gering zu halten und Zeit für eine Nachrüstung bzw. einen Ersatz der Fahrzeuge zu lassen, soll die Maut für diese Lkw deswegen schrittweise über einen Zeitraum von drei Jahren eingeführt werden. Die aus den Mauteinnahmen finanzierten, bestehenden Förderprogramme für Lkw größer 12 t zul. GG u.a. zur Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen (Dieselrußfilter) sind auf Lkw ab 7,5 t zul. GG auszuweiten.

Die Einführung einer Maut auch für Lkw ab 3,5 t zul. GG ist nach der EU-Wegekostenrichtlinie ebenfalls möglich und in der Schweiz bereits Praxis. Hier überwiegen aber derzeit die Bedenken einer Beeinträchtigung z.B. für Handwerksbetriebe. Deswegen soll die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag einen umfassenden, unabhängigen Bericht über die voraussichtlichen Auswirkungen einer solchen Maut liefern, um eine sachlich fundierte Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Ausweitung der mautpflicht für Lkw ab 3,5 t zul. GG zu haben.

Laut des Berichts der Bundesregierung „über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut“ vom 29.06.2009 (auf Bundestagsdrucksache 16/13739) führte die Einführung der Lkw-Maut

- auf 8.100 Kilometern Länge auf Bundesstraßen zu einem Zuwachs jeweils zwischen 50 und 150 Fahrzeugen pro Werktag,
- auf 1.800 Kilometern Länge zu einem Zuwachs zwischen 150 bis 250 Fahrzeugen,
- auf 500 Kilometern Länge zu einem Zuwachs zwischen 250 bis 500 Fahrzeugen und
- auf 200 Kilometern Länge zu einem Zuwachs von mehr als 500 Fahrzeugen täglich .

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Konkurrenz für den Schienenpersonenfernverkehr durch Fernbusse und im Hinblick auf die von der Koalition geplante Liberalisierung im Fernbusverkehr müssen Fernbusse im Sinne der Wettbewerbsgleichheit wie Lkw mautpflichtig werden. Laut der Studie „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ vom November 2010 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs „die Verkehrsnachfrage in Busfernlagen (...) zu 60% aus Verlagerungen vom SPV“ (Schienenpersonenverkehr) kommen würde. Eine direkte Konkurrenz zwischen SPV und Fernbus ist also gegeben. Deswegen sollte die bestehende Ausnahme von der Mautpflicht für Kraftomnibusse für Busse im Linienfernverkehr aufgehoben werden.

Der von der Koalition eingeführte Finanzierungskreislauf Straße ist widersinnig. Ein großer Teil der Mauteinnahmen resultiert aus den errechneten Kapitalkosten früherer Investitionen. Diesen Teil der Einnahmen einer Zweckbindung für die Straße zu unterwerfen, würde frühere politische Entscheidungen zementieren. Diese Mittel müssen wie in der Schweiz für zukunftsfähige Investitionen – insbesondere in das Schienennetz – zur Verfügung stehen. Sinnvoll hingegen ist es, den Teil der Einnahmen, der mit der Abnutzung der Straßen begründet wird, dafür einzusetzen, den lange vernachlässigten Erhalt zu gewährleisten, statt diesen für den weiteren Neu- und Ausbau von Straßen zu verwenden.

Sachstand „Finanzierungskreislauf Straße“

Gerrit Schrammen

Ausgangspunkt

Bauindustrie und Straßenlobby ist schon lange ein Dorn im Auge, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut zum Teil in den Ausbau von Schienen und Wasserstraßen fließen, für die Straße aber „nicht genug Geld“ da ist. Anstelle der – mit Ausnahme der Jahre 2009/2010 mit dem Konjunkturpaket – etwa fünf Milliarden Euro pro Jahr möchte die Straßen- und Bau-Lobby gerne sieben Milliarden Euro pro Jahr zur Verfügung haben.

Die Landesverkehrsminister fassten auf ihrer Sitzung am 14./15. April 2010 übrigens einen einstimmigen Beschluss, der diese sieben Milliarden Euro fordert – bei persönlicher Anwesenheit, und also auch Zustimmung, aller drei grünen VerkehrsministerInnen. Dieser lautet wie folgt: „Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass zur Realisierung der dringenden Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und zur angemessenen Erhaltung der Bundesfernstraßen eine Verstärkung des Bundesfernstraßenhaushalts auf dem im Jahr 2009 erreichten Niveau von rund sieben Mrd. Euro erforderlich ist, wenn die zukunftssträchtige Aufgabenerfüllung dieses Verkehrsträgers gewährleistet sein soll.“

Im übrigen führten die Einnahmen aus der Lkw-Maut, anders als vorher angekündigt, nicht zu einer Ausweitung der Investitionen für den Straßenbau. Im „Ausgleich“ für die „zusätzlich“ zur Verfügung stehenden Mautmittel wurden die regulären Haushaltsmittel gekürzt. Das verärgert die Straßenlobby bis heute und hat die politische Glaubwürdigkeit der Bundesregierungen beschädigt – zumal die zusätzliche Verwendung der Einnahmen sogar im Autobahnmautgesetz verankert ist. U.a. mit der Konsequenz, dass sich der ADAC öffentlich gegen eine Pkw-Maut ausspricht. Gäbe es eine Garantie, dass zusätzliche Einnahmen aus einer Pkw-Maut zusätzlich in den Straßenbau fließen, würde sich die öffentliche Meinung des ADAC vielleicht ändern. Die Pläne der Koalition sind also auch vor diesem Hintergrund zu sehen. Sie sind ein Schritt auf dem Weg zu einer Pkw-Maut.

Was plant die Koalition?

Im Koalitionsvertrag heißt es zum einen: „Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden wir auf hohem Niveau für Straße, Schiene und Wasserstraße sicherstellen.“ Das ist relativ harmlos, weil da nicht „auf dem jetzigen Niveau“ oder „dem Niveau des Jahres 2009“ steht. Weiter heißt es: „Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) werden wir weiterentwickeln, u. a. mit der Prüfung der Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße unter direkter Zuweisung der Lkw-Maut an die VIFG und Herstellung ihrer Kreditfähigkeit in begrenztem Umfang. Dadurch könnten wir die Haushaltsabhängigkeit von Verkehrsinvestitionen reduzieren und eine mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit für Investitionsprojekte erreichen.“

Ziel ist ein „Finanzierungskreislauf Straße“. Dieser besteht aus mehreren Elementen, die sich überwiegend noch in der Diskussion befinden.

1. Schritt: Straße finanziert Straße

Im Bundeshaushalt gibt es eine sog. Titelgruppe, in der die Einnahmen und Ausgaben der Lkw-Maut zusammengefasst sind. Dabei soll es auch bleiben. Nur wurden in einem ersten Schritt im Zuge der Haushaltsberatungen für den Etat 2011 die nicht auf Straßen bezogenen Ausgaben aus Mauteinnahmen, also die Investitionen in Schienenwege und Bundeswasserstraßen, gestrichen und durch Ausgaben für Fernstraßen ersetzt. Die Schieneninvestitionen stehen somit nur noch im Kapitel Eisenbahn. Sie erfolgen also ausschließlich aus allgemeinen Haushaltsmitteln. Autobahnen werden zukünftig vollständig aus der Maut finanziert, Bundesstraßen anteilig aus Maut-Mitteln und dem allgemeinen Haushalt. Grund ist, dass der Anteil der Einnahmen aus der Lkw-Maut, der investiert wird, derzeit mit ca. 3,5 Mrd. Euro (noch) unter den Gesamtausgaben für den Straßenbau in Höhe von fünf Mrd. Euro liegt. Solange die für Investitionen zur Verfügung stehenden Mauteinnahmen niedriger sind als die ohnehin für den Straßenbau geplanten Ausgaben, so lange ist die nun erfolgte Umbuchung direkt relativ unschädlich.

Dies gilt allerdings nur, wenn die Ansätze für die Verkehrsträger tatsächlich so bleiben, wie sie vorher geplant waren. Im ersten Jahr nun gab es keine Veränderungen, es erfolgten tatsächlich nur Umbuchungen. In den Folgejahren, wenn die öffentliche Aufmerksamkeit nicht so groß ist, ist es allerdings durchaus möglich, dass die Straße schrittweise mehr und die Schiene schrittweise weniger bekommt.

Diese Umbuchung dient außerdem dazu, zukünftig erwartete Einnahmen aus der Ausweitung der Lkw-Maut und einer möglichen Pkw-Maut für die Straße „zu sichern“. „Los“ geht es mit der Ausweitung auf etwa 1.000 Kilometer vierspurige Bundesstraßen zum 1. Juli 2011 (so zumindest der Plan der Regierung). Dadurch sollen pro Jahr zusätzliche Einnahmen in Höhe von ca. 100 Millionen Euro erzielt werden, die dann für Straßeninvestitionen zusätzlich bereit gestellt werden.

Dass die Mauteinnahmen zu einem großen Teil für Bundesstraßen ausgegeben werden, zeigt zudem, dass der Finanzierungskreislauf Straße in sich unlogisch ist, denn auf Bundesstraßen wird (mit Ausnahme dreier kurzer Abschnitte) (noch) keine Maut erhoben. Und für die nun in die Wege geleitetete Bemauerung vierspuriger Bundesstraßenabschnitte sind Einnahmen von nur ca. 100 Millionen Euro pro Jahr eingeplant, das sind deutlich weniger als die Ausgaben für Bundesstraßen in Höhe von ca. 1 Milliarde Euro.

Während Schritt 1 bereits beschlossen wurde, sind die Schritte 2 und 3 (zum Glück) noch offen. Hierzu heißt es in der Antwort des BMVBS vom 15.10. 2010 auf eine Infobite aus dem Gespräch der Haushaltsberichterstatter: „In diesem Zusammenhang werden derzeit im BMVBS die direkte Zuweisung der Mautmittel an die VIFG und eine eng begrenzte Kreditfähigkeit zum Ausgleich von Mautschwankungen im Finanzierungskreislauf Straße geprüft.“

2. Schritt: Direkte Zuweisung an die VIFG

Bislang ist es noch so, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut in den Bundeshaushalt fließen und die Aus-

gaben dann, wie alle anderen Ausgaben auch, über die Haushaltsberatungen letztlich vom Bundestag festgelegt werden. Die Verwendung der Mautmittel unterliegt genau den gleichen Regeln anderer Ausgaben, auch wenn im Autobahnmautgesetz eine konkrete Zweckbindung verankert wurde. Diese einfach-gesetzliche Zweckbindung kann durch andere Gesetze aufgehoben werden - wie es mit den eigentlich ebenfalls für den Straßenbau vorgesehenen Mineralöl-steuereinnahmen jedes Jahr auch gemacht wird:

§ 11 ABMG: „Das verbleibende Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau, verwendet.“

Ob die Mittel für Investitionen aus der Lkw-Maut oder allgemeinen Haushaltsmitteln stammen, macht noch keinen Unterschied, weswegen die Umbuchung (s.i. Schritt) direkt noch unschädlich ist. Durch eine Ergänzung dieses § 11 ABMG soll die getrennte „Buchführung“ im Bundeshaushalt aber gesetzlich festgeschrieben werden.

Weil Bauindustrie und Straßenlobby dauerhaft mehr Geld für den Straßenbau zur Verfügung haben wollen, sollen die Einnahmen zukünftig direkt an die VIFG fließen, die in Bezug auf die Verteilung der Mittel bislang nur eine nachrangige Aufgabe hat. Die VIFG, der erstaunlich viele ehemalige Abteilungsleiter Straßenbau dienen, soll zu einer unabhängigen Organisation für den Straßenbau ausgebaut werden.

Würden die Einnahmen direkt der VIFG zugewiesen, dann würde einerseits der Spielraum des Haushalts-gesetzgebers weiter eingeschränkt. Andererseits wären damit die Einnahmen aus der Lkw-Maut noch „sicherer“ für die Straße verbucht.

Unbestritten ist übrigens, dass die Haushaltsfinanzierung durch ihre fehlende Mehrjährigkeit und die Unsicherheit der längerfristigen Finanzierung in der Tat problembehaftet ist. Da gäbe es aber auch andere Lösungen, als sich die VIFG zu einer autarken und demokratisch nicht kontrollierten Straßenbauorganisation heranzuzüchten (s. 4).

3. Schritt: Kreditfähigkeit der VIFG

Während eine begrenzte Kreditfähigkeit, wie im Koalitionsvertrag „nur“ als Prüfauftrag verankert, noch diskutiert wird, scheint eine „echte“ Kreditfähigkeit der VIFG vom Tisch zu sein. Erstaunlich jedenfalls die sehr deutlichen Aussagen in der oben zitierten Infobite zum Haushalt. Darin heißt es:

„Eine Kreditfähigkeit der VIFG zur allgemeinen Finanzierung von Verkehrsinvestitionen wird aus folgenden Gründen kritisch bewertet:

- Durch eine weitergehende Kreditfähigkeit der VIFG würden künftige Investitionshaushalte durch die Bindung von Mauteinnahmen in hohem Maße vorbelastet.
- Durch Kredite der VIFG wird der Straßenbauhaushalt mit Finanzierungskosten (Bindung künftiger Mautein-

nahmen zu Lasten des Epl. 12) belastet. Bei konventioneller Finanzierung werden die Zinslasten dagegen aus dem Gesamthaushalt getragen.

- Kredite der VIFG, die nach der Abgrenzung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung als staatliches Unternehmen zum Staat gehört, werden auf die Schuldenbremse (Art. 115 GG) angerechnet, so dass sich insgesamt keine erweiterten Finanzierungsspielräume ergeben.

- Die Maastricht-Bewertung einer kreditfähigen VIFG hängt vom Geschäftsmodell ab. Grundsätzlich setzt die Maastricht-Neutralität eine maßgebliche Entscheidungsbefugnis der VIFG z. B. über die Auswahl/ Priorisierung von Projekten voraus, die im notwendigen Umfang nicht durchsetzbar sein dürfte.

- Eine Kreditaufnahme durch die VIFG führt gegenüber einer Kreditaufnahme durch den Bund zu erhöhten Finanzierungskosten und wäre damit unwirtschaftlich.

Eine Abstimmung innerhalb der Bundesregierung hat noch nicht stattgefunden.“

Der Schlusssatz dieser Antwort des BMVBS dürfte da nur pro Forma Bedeutung besitzen, ist doch bekannt, dass das Bundesfinanzministerium (BMF), gleich unter welcher Regierung, kein Interesse an Schattenhaushalten der einzelnen Ministerien hat und diesen Aussagen sicher nicht widerspricht - im Gegenteil! Eine Position des BMF jedenfalls war früher, dass die Kreditfähigkeit dann in Ordnung wäre, wenn die VIFG dem BMF unterstünde. Genau das will das BMVBS ja nicht, sondern die Unabhängigkeit vom BMF und dem Bundestag, um freie Hand beim Straßenbau zu haben.

Rechtlich ist die Ausgestaltung einer „echten“ Kreditfähigkeit ebenfalls schwierig. Hierzu ist ein Vortrag auf einer Veranstaltung der Straßenbaulobby am 6. Mai 2010 erhellend, der hier dankenswerterweise als Download zur Verfügung steht, wobei leider die Details nur angerissen sind:

http://www.promobilitaet.de/downloads/2010-05-06_Statement_Dr.Kupfer.pdf

Kurz gefasst sah der Autor, Jurist, drei theoretische Möglichkeiten, Mittel zweckgebunden für den Straßenbau zuzuweisen, allesamt mit juristischen und politischen Problemen behaftet:

A. Zweckbindung Mineralölsteuer und der Mauteinnahmen

Hier bestünde die Schwierigkeit einer gesetzesfesten Zweckbindung, seien doch die Einnahmen im Straßenfinanzierungsgesetz bzw. Autobahnmautgesetz ja bereits eigentlich für den Straßenbau gebunden. Durch spätere Gesetze könne man die Zweckbindung, wie jetzt auch praktiziert, immer wieder aufheben. Hier gilt das sog. Non-Affektationsprinzip, Einnahmen sind immer nicht-zweckgebunden. Eine Ausnahme davon seien Abgaben. „Sicher“ für den Straßenbau wären die Einnahmen nur bei einer Verankerung im Grundgesetz und im EU-Recht. Nach Art 110 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz müssen aber alle Einnahmen und Ausgaben des Bundes Bestandteil des Bundeshaushalts sein (Vollständigkeitsgrundsatz).

B. Errichtung eines Fernstraßen-Fonds

Eine direkte Zuweisung der Mauteinnahmen an die VIFG ist nicht zulässig, alle Mittel müssen in den Bundeshaushalt eingestellt werden. Dies ginge nur, wenn der Bund die Einnahmefähigkeit auf Dritte übertragen würde. Dazu müsste aber auch das Eigentum der Fernstraßen übertragen werden, zumindest aber verpachtet. Problem dabei sei jedoch die im Grundgesetz festgelegte Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen. Außerdem gelte auch hier der Vollständigkeitsgrundsatz, wonach alle Einnahmen und Ausgaben im Bundeshaushalt aufgeführt sein müssen.

Eine Kreditfähigkeit hingegen wird vom Referenten als möglich erachtet, da rechtlich eigenständige Gesellschaften nicht unter Art 115 GG (neu) fallen. Dies wäre also möglich, „nütze“ dem Bund aber nichts, da sie trotzdem auf die Schuldenbremse angerechnet werden, s. o.

C. „Bundesfernstraßen-Investitions-Staatsvertrag“

Rechtlich sicher wäre nach Auffassung des Referenten nur ein Staatsvertrag zwischen Bund, Ländern – und gut mit einem „Fernstraßen-Fonds“ zu kombinieren. Ein solcher Staatsvertrag dürfte aber politisch nicht durchsetzbar sein, zumindest auf Jahre hinaus, so dass ein „Sonderfonds Straßenbau“ derzeit als nicht realistische Option einzuschätzen ist.

4. Alternative Lösungsansätze für DIE LINKE

Eine seit einiger Zeit kursierende Idee ist es, dass Bund und Länder eine mehrjährige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zum Erhalt der Bundesfernstraßen abschließen, die sich an der LuFV für Bundesschienenwege orientiert. Zu dieser war es ja auch vor allem deshalb gekommen, weil die Bahn als integriertes Unternehmen an die Börse gebracht werden sollte. Damals war auch eine komplizierte langfristig angelegte und Pacht-ähnliche Struktur zwischen börsennotierter DB AG und Infrastruktur vorgesehen.

Mit der vorgeschlagenen LuFV Straße soll ein finanzielles Anreizsystem für die Länder geschaffen werden. Auf der einen Seite sollen ihnen für jeweils fünf Jahre konstant pauschale Summen vom Bund für den Erhalt zugewiesen werden, die sich an den Faktoren „Quadratmeter Bundesfernstraße“ und „Verkehrsdichte“ orientieren. Letzteres hat den Hintergrund, dass die Abnutzung einer Strecke und damit der Investitionsbedarf umso größer sind, je mehr Verkehr darauf rollt. Auf der anderen Seite sollen die Länder Vorgaben zum Mindestzustand erhalten, dessen Einhaltung sie in einem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht dokumentieren sollen (wie es ihn – in allerdings dürtiger Form – auch für die Schienenwege gibt). Die Ausgaben wären ebenfalls nachzuweisen. Erwirtschaftete Gewinne stünden den Ländern als Bonus zu.

Die Länder müssten dies nicht zwingend in Eigenregie durchführen. Eine länderübergreifende Organisation wie die DEGES wäre sogar effizienter. Ein Vorschlag ist deswegen, das Grundgesetz dahingehend zu ändern, dass die Auftragsverwaltung für die Länder nicht mehr verpflichtend wäre. Dies würde sicherlich Probleme mit

den Ländern hervorrufen, wenn sie ihre Auftragsverwaltungen aus der Hand geben müsste, auch die Frage des Verbleibs des Personals müsste geklärt werden.

Finanziert werden soll die LuFV überwiegend aus den Einnahmen der Lkw-Maut sowie aus ergänzenden Haushaltsmitteln des Bundes. Die Länder sollen weiterhin die Kosten für den Betrieb tragen, die derzeit ca. 700 Millionen Euro jährlich betragen. Den Bedarf für Erhaltungsinvestitionen wird auf zunächst 2,9 Milliarden Euro jährlich beziffert. Nach Abbau des Erhaltungstaus und Realisierung der Effizienzpotenziale würde sich dies schätzungsweise auf 2 Milliarden Euro pro Jahr reduzieren.

5. Fazit

Die sog. Wegekosten beziehen sich auf das bestehende Straßennetz, nicht auf das zukünftig geplante. Die Abnutzung der Straßen macht einen Teil der Wegekosten aus. Dass in den Wegekosten erheblich mehr drinsteckt als nur reine Erhaltungs- / Unterhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz sieht man daran, dass im neuen Wegekostengutachten für 2007 gesamte Wegekosten allein für die Autobahnen von 10,57 Mrd. Euro angegeben werden, wovon mit 4,7 Milliarden Euro 44,7 % auf Lkw größer 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht entfallen. Diesem Posten von mehr als 10 Milliarden Euro stehen nur ca. 2,5 Milliarden Euro tatsächlicher Unterhaltungsaufwendungen und Erhaltungsinvestitionen für Autobahnen gegenüber. Für Bundesstraßen wurden für 2007 aber weitere 9,25 Milliarden Euro Wegekosten berechnet. Zusammen ergeben sich damit also Wegekosten in Höhe von 20 Milliarden Euro!

Der über die reinen Aufwendungen hinausgehende Teil der Mauteinnahmen resultiert aus den rechnerisch verzinsten Kapitalkosten.¹ Diese für einen weiteren Straßenbau zu reservieren, ist politisch unsinnig bzw. eine Abkehr von politischem Gestaltungsanspruch! Dieses Geld ist frei verfügbar, weil es sich um die Kosten der früheren Investitionen handelt. Die werden dem Staat durch die Maut abbezahlt.

Sinnvoll und logisch wäre hingegen die Zweckbindung eines Teils der Einnahmen aus der Lkw-Maut für tatsächliche Erhaltungsinvestitionen – nicht für den Bau neuer Straßen! Eine solche Zweckbindung könnte durchaus auch als LuFV-Straße erfolgen. Für die wenigen sinnvollen Projekte zum Neu- bzw. vor allem Ausbau von Straßen könnten ebenfalls nach dem Vorbild der Schiene eigene Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden. Diese würde auch begünstigen, dass die Projekte am Stück realisiert werden. Dies ist allerdings nur dann realistisch, wenn deutlich weniger (große) Vorhaben, realisiert werden, wie es DIE LINKE fordert.

24. März 2011

¹ Wobei die Berechnung unabhängig von den konkreten Ausgaben erfolgt. Um die Maut zum 1.1.2009 doch nicht so stark anheben zu müssen, wurde diese Berechnung übrigens auf massiven Druck aus der Spediteurs-Lobby noch um 0,7 Cent pro Kilometer niedriger angesetzt als im Wegekostengutachten, in dem ein anderer Kapitalzinssatz unterstellt wurde.

A1 Staus, Unfälle, Tote, Geheimverträge, Mautumgehungsverkehr und keine greifbare Lösung

Tanja Girod

Die aktuelle Verkehrspolitik der Bundesregierung und der Landesregierungen gerät oft nicht zum Vorteil der Bürger. Stuttgart 21 ist in aller Munde, aber auch jenseits der Bahn liegt vieles im Argen. Regelmäßig wird die Forderung nach der Einführung einer PKW-Maut erhoben, im Frühjahr dieses Jahres im Haus des Umweltministeriums. Das Verkehrsministerium reagierte umgehend mit einem Dementi, da die Forderung nicht populär ist. Begründet wird die Notwendigkeit der Einführung einer PKW-Maut meist mit dem Argument der zusätzlichen Einnahmen für den Haushalt oder auch als Lenkungsmittel zur Reduzierung von Staus oder zur Verminderung der Umweltbelastung. Das sind erstrebenswerte Ziele, die man gründlich planen sollte, Ankündigungen reduzieren selten Staus. Bis heute gibt es keine abschließende Äußerung der Bundeskanzlerin zu diesem Thema.

Zum Glück hat sich der Bundestag auch noch nicht über die technische Ausstattung einer solchen flächendeckenden PKW-Maut geäußert; denkbar wäre beispielsweise ein derzeit in LKWs verwendetes Bauteil: „on Board units“, mit dem die totale Verkehrskontrolle und Erfassung des Autofahrers in greifbarer Nähe rückt. Eine andere Möglichkeit wäre die Einführung einer City-Maut nach dem Vorbild Londons.

Das eigentliche Problem ist die bereits am 1.1.2005 eingeführte Lkw Maut für schwere Nutzfahrzeuge. Besonders deutlich wird das unausgereifte Konzept im Umfeld der A1. Die A1 ist eine Bundesautobahn mit einer Länge von 732 km, sie führt im Norden durch die Bundesländer Schleswig-Holstein Niedersachsen und Hamburg und Bremen.

Seit 2008 wird die A1 Hamburg-Bremen zu einer sechsspurigen Autobahn ausgebaut. Dieses Verkehrsprojekt wird durch ein so genanntes PPP (private public partnership) -Projekt finanziert. Im Kern bedeutet das, dass die Unternehmen Bilfinger Berger, der Bauunternehmer Johann Bunte und der britische Investor John Laing 30 Jahre für den Ausbau und die Erhaltung der Autobahn verantwortlich sind und im Gegenzug dazu der Staat an sie einen Teil der Mauteinnahmen aus der dort anfallenden LKW-Maut abführen muss. Wie hoch dieser Anteil ist unterliegt Geheimhaltungsklauseln dieser Mautverträge. Einige Teile wurden im letzten Jahr der Öffentlichkeit zugespielt, das komplette Vertragswerk liegt im Bundestag, im Elisabeth Lüders Haus in der Geheimschutzstelle.

Einsicht bekommen nur Abgeordnete oder extra akkreditierte Mitarbeiter, die nachweisen konnten, dass sie seit ihrer Jugend fremden Mächten keine deutsche Geheimnisse weitererzählen. Transparenz geht anders. Bei WikiLeaks wurden bereit Teile der Toll-Collect-Verträge veröffentlicht. Betreiber können

üppige Renditen und überaus großzügige Wartungsgebühren erwarten. Von vergleichbaren Verkehrsprojekten wissen wir außerdem, dass das finanzielle Risiko beim Staat liegt und bei mangelnder Wirtschaftlichkeit für die Privaten die Vertragslaufzeit ohne weiteres verlängert werden kann.

Die Baustellen auf der A1 sind für die Verkehrsteilnehmer gefährlich. Die Zahl der tödlichen Unfälle hat sich in Jahren seit Beginn der Ausbaumaßnahmen erhöht. So ereigneten sich im ersten Halbjahr 2010 sieben tödliche Unfälle auf der Ausbaustrecke im gesamten Jahr 2008 gab es an dieser auf dieser Strecke nur zwei Tote. „Die Einnahmeerwartung der Autobahnbetreiber wird höher gewichtet, als das Interesse daran, Unfälle zu vermeiden“ schätzten unabhängige Raumplaner ein. Nach Untersuchungen der Unfallursachen stellte sich relativ bald heraus, dass im Baustellenbereich die Fahrbahn nicht breit genug war. Um weitere Unfälle zu vermeiden wurde sie um einen halben Meter verbreitert. Da das jedoch nicht vorher im Vertrag mit dem Betreiberkonsortium geregelt wurde, wurde die Verbreiterung kurzerhand mit Steuermitteln durch den Bund finanziert. Das heißt in einem PPP Modelle der A1 im Ausbau der A1 kann man Gewinne machen, ist aber nicht für eventuelle spätere Nebenfolgen haftbar. Hier scheint nur Teilverantwortung vorzuliegen. Die Risiken trägt der Steuerzahler.

LKW-Fahrer, die diese Autobahn zwangsweise benutzen müssen, wenn sie sich nicht am umstrittenen Maut-Ausweichverkehr beteiligen wollen, sind besonders genervt. Die Autobahn A1 zwischen Bremen und Hamburg gehört zu den am meisten gefürchteten Strecken. Aufgrund des sechs spurigen Fahrbahnausbaus stehen kilometerlange Staus auf der Tagesordnung, PKW-Fahrer fühlen sich ausgebremst und reagieren gereizt.

Die A1 ist nicht ein Vorzeigeprojekt der Bundesregierung, sondern die vermutlich gefährlichste Autobahn Deutschlands.

Zu kilometerlangen Staus und Unfällen kommen verstopfte Ausweich- und Umgehungsstraßen, die oft durch LKW-Fahrer mitbenutzt werden.

Entlang der A1 haben sich bereits vielfältige Bürgerinitiativen gebildet, die nur ein Ziel haben: Mautflüchtlinge vor ihrer Haustür zu vertreiben. Sie demonstrieren, sie klagen, sie verzweifeln, denn sie werden mit diesem Problem alleingelassen. In Spitzenmonaten donnern bis zu 1500 LKWs täglich durch die Ortschaften, Der Lärm der Fahrzeugkolonnen Tag und Nacht beeinträchtigt die Gesundheit der Anwohner, Schulkinder werden durch das erhöhte Verkehrsaufkommen gefährdet. Neben Lärmbelastung und Unfallrisiko steigen die Schadstoffbelastungen mit Stickoxiden und Feinstaub erheblich. Die Vibrationen führen zu Rissen in alten Häusern. Man kann davon ausgehen, dass Ausweichverkehre unter anderem durch die zunehmende Verbreitung von Navigationsgeräten noch ansteigen wird.

Verkehrslärm wie der von Mautausweichverkehren ist ein Problem, dass zunehmend als Belastung empfunden wird. Unsere Vorstellungen von moderner Verkehrspolitik beinhalten eine Abwägung von Wirtschaftsinteressen der Transportunternehmer und dem Ruhebedürfnis der Anwohner. Im Vergleich belastet Straßenlärm die größte Anzahl von Bürgern, während bspw. Fluglärm, dort wo er auftritt als die stärkste Beeinträchtigung der Lebensqualität ist.

Die verantwortlichen Kommunen haben sich leider auf keine einheitliche Strategie einigen können. Zebrastreifen und Bedarfsampeln sind nur kleine Lösungen. Sperrungen für LKWs und Geschwindigkeitsbegrenzungen andere Möglichkeiten. Beim Schilderstreit in Lauenburg haben wir gelernt, dass sich die angrenzenden Kommunen für eine gemeinsame Strategie entscheiden müssen. Wenn sich eine Kommune für Totalsperrungen entscheidet, sind oft Prozesse vor den zuständigen Verwaltungsgerichten die Folge. Die ansässigen IHKs und die Fuhrunternehmer überlassen die Entscheidung über die Grenzen von lebenswertem Wohnumfeld und Gesundheit gern den Gerichten.

Im Oktober diesen Jahres erweiterte die Verkehrsministerkonferenz den mautpflichtigen Bereich von Autobahnen auf die Hälfte aller vierspurigen Bun-

desstraßen im Bundesgebiet. Die Regelung soll im kommenden Jahr in Kraft treten. Eine Lösung für die Anwohner ist das allerdings nicht. Die eingenommenen Gelder sollen nicht etwa als Kompensation den Anwohnern zu gute kommen sondern in Infrastruktur-töpfe fließen.

Der Bundestagsabgeordnete Herbert Behrens fragte daher im zuständigen Ministerium, ob der Koordinierungskreis zwischen den Ländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Hamburg und Niedersachsen bald Lösungen bringt. Leider haben sich die Teilnehmer dieser Spitzenrunde auf ein unverzügliches gemeinsames Gutachten geeinigt. Unverzüglich bedeutet in diesem Zusammenhang hoffentlich nicht Jahre. Ein gemeinsames Gesamtkonzept zur Bemaufung der Bundesstraße 5 ist also noch nicht in Sicht. In Mecklenburg, in Löcknitz, hat die NPD das Thema aufgegriffen und zu einer Demonstration gegen „vorwiegend ausländische LKWs“ aufgerufen.

Der VCD fordert, eine Erhöhung der Lkw Maut auf 0,45 € pro Kilometer sowie eine Ausdehnung der Gültigkeit für alle Transportfahrzeuge ab 3,5 t Gesamtgewicht. Nach seinem Willen sollen die zusätzlichen Einnahmen in den Ausbau des bestehenden Bahnnetzes fließen.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung braucht ein progressives Konzept

»Die Opposition kann Privatisierer nur gemeinsam stoppen«

Zerschlagung oder Umbau oder ... ? – Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes soll reformiert werden: WATKANT veröffentlicht Diskussionsbeiträge zum Thema.



VON HERBERT BEHRENS*

Die Bundesregierung hält Wort. Der Umbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) von einer Ausführungs- zu einer Gewährleistungsverwaltung soll kommen, die Vergabe von Aufträgen hat Priorität, das Personal soll reduziert werden. Ende Januar legte das Bundesverkehrsministerium sein Konzept vor – aber anders als erwartet steht darin nicht ein Umbauplan, sondern eine Neu-Klassifizierung der Binnengewasserstraßen auf der Tätigkeitsliste.

Der Haushaltsausschuss des Bundestages, der im Oktober vergangenen Jahres dieses Konzept verlangt hatte (1), reagierte prompt und forderte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mehrheitlich auf, bis Ende April einen neuen Bericht vorzulegen. Die Forderung, insbesondere der FDP: mehr und schneller Personal abbauen; SPD und LINKE stimmten gegen diesen Beschluss.

Die Interessenverbände protestieren oder unterstützen (1), die Beschäftigten der WSV sind weiter auf den Barrikaden, die Binnenschiffer sind hinzugekommen. Letztere befürchten, dass nur noch ein paar Flüsse zur Verfügung stehen, auf denen sie ihre Schiffe fahren lassen können. Ist es mit einer Klassifizierung der Wasserwege und einem anschließenden Umbau der WSV getan? Ist die Organisation der WSV als Ausführungsverwaltung damit obsolet? Nachdem der Bericht des BMVBS feststellt, dass sich Fremdvergabe von Aufgaben in vielen Fällen nicht rechnet (2), soll der Personalabbau nun über den Umweg der Klassifizierung von Wasserstraßen erreicht werden.

Diese Absicht und folglich die Konzentration geplanter Baumaßnahmen auf die verkehrsreichsten Wasserstraßen geht zwar in die richtige Richtung. Sie muss aber für alle weiterhin als Wasserstraßen vorgesehenen Flüsse und Kanäle ergänzt werden um klare Perspektiven für eine – auf dem Nebennetz flussangepasste – Binnenschifffahrt.

Im Bundestag argumentieren SPD und LINKE, die Bedeutung und Notwendigkeit der Wasserwege allein nach den heute dort transportierten Gütermengen zu messen, greife zu kurz. DIE LINKE fordert, dass Flüsse und Kanäle bei der Verteilung nicht vermeidbarer Gütertransporte ihren Platz haben müssen. Bereits heute zeigt sich, dass sich nicht nur Schwergutverkehr, sondern auch Container-, Flüssig- und andere Spezialtransporte sinnvoll über vorhandene Wasserwege abwickeln lassen – und zwar in deren gegenwärtigem Ausbaustand.

Unterstützung für den grundlegenden Umbau der WSV bekommt die Bundesregierung von der Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen im Bundestag. Sie fordert eine radikale Einschränkung der künftig nutzbaren Wasserwege. In der Konsequenz müssten dadurch eine Reihe von Qualifikationen und Arbeitsplätze wegfallen. Das wiederum würde die notwendige Flexibilität der WSV weiter einschränken, bestätigt selbst der Bericht des BMVBS. Darin heißt es, wenn die Ressourcen nicht ausreichen, würde »die Qualität der Infrastrukturvorhaltung und des Betriebs einzelner Wasserstraßenverbindungen im Wassertourismus-, Rand- beziehungsweise Nebennetz ... zugunsten der Funktionsfähigkeit des Haupt- und Vorrangnetzes weiter reduziert beziehungsweise vollständig eingestellt werden müssen« (3).

Ob Rumpfbehörde mit Kernaufgaben nach Vorstellung der Regierung oder vollwertige Ausführungsverwaltung – die WSV muss sich verändern. Deren Fachleute müssen sich künftig stärker um die ökologische und touristische Bedeutung von Flüssen und Kanälen kümmern und sich nicht allein als Dienstleister der Schifffahrt verstehen. Mit dieser bisherigen, einseitigen Ausrichtung Art würde sich die WSV selber abschaffen: Durch die vom BMVBS aktuell vorgesehene Klassifizierung der Wasserwege wäre künftig weniger Dienstleistung erforderlich – Personalabbau bei der WSV wäre die logische Folge.

Auch der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) fordert ein Wasserstraßen-Netzkonzept, worin der tatsächliche Bedarf festgestellt werden müsse. Die WSV würde nach diesem Konzept neue Aufgaben beim ökologischen Hochwasserschutz und bei der Renaturierung nicht mehr benötigter Wasserstraßen erhalten. Diese Ideen sind zu ergänzen um die Punkte »Schaffung eines guten ökologischen Gewässerzustands« (wie es die Wasserrahmenrichtlinie der EU, WRRL, ja ohnehin verlangt) sowie Ausrichtung einiger Flüsse und Kanäle auf eine naturverträgliche touristische Nutzung.

Das umstrittene Emssperrwerk bei Gandersum gehört ebenfalls zu den Einrichtungen, für die die WSV Verantwortung trägt.

FOTO: THOMAS SCHUMACHER



Diese neuen Aufgaben für eine zukunftsfähige WSV sind einzubetten in ein integriertes, soziale und ökologische Belange berücksichtigendes Mobilitätskonzept. Im Güterverkehr brauchen wir einen so genannten »Modal Split«, der an reduzierten und ökologisch ausgerichteten Warenströmen orientiert ist. Das bedeutet eine stärkere Verkehrslenkung, als sie bei der heute vorherrschenden Ideologie des freien Marktes möglich ist.

Die auf einen zügigen Personalabbau bei der WSV ausgerichtete Politik der Bundesregierung läuft diesen Vorstellungen zuwider. Sie vernichtet vorhandenes Know-How anstatt es zu konstruktiv einzubinden. Notwendig ist es, die Strukturen sinnvoll weiterzuentwickeln und das Personal auf zukünftige Aufgaben vorzubereiten.

Damit das umgesetzt werden kann, ist die Frage »Ausführungs- oder Gewährleistungsverwaltung« sowie »öffentlich oder privat« von großer Bedeutung. Eine öffentliche, potenziell demokratisch kontrollierte Einrichtung kann die Planung und Durchführung ökologischen Wasserbaus eher gewährleisten, wenn vorausschauend und stetig Maßnahmen umgesetzt und nicht je nach Bedarf Adhoc-Aufträge vergeben werden. Schon heute ist die WSV an den Grenzen ihrer Möglichkeiten, das bestätigt sogar der Bericht des BMVBS.

Um ein progressives Konzept für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durchsetzen zu können, ist eine Abstimmung der Positionen der Oppositionsparteien erforderlich. Nur gemeinsam mit Beschäftigten, deren Gewerkschaften sowie den Umweltverbänden werden sie in der Lage sein, den Plänen der Privatisierer in Bundesregierung, »Betonfraktion« der WSV und Wirtschaftslobby Alternativen entgegen zu halten.

Gelingt dies nicht, wird es eine Gewährleistungsverwaltung für ein Vorrangwasserstraßennetz geben, die auf jeweiligen Zuruf des Ministers oder dessen Stichwortgebers reagieren. Beispiele dafür lieferten jüngst BMVBS-Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) und Ramsauer selbst. Ferlemann ließ die »Ostsee-Zeitung« wissen, die Ostseehäfen sollten selbstverständlich nicht vom Wasserverkehrnetz abgehängt werden, obwohl gerade dies nach den Kriterien der Bundeswasserstraßen-Klassifizierung passieren würde (4). Und Peter Ramsauer verwahrte sich gegen Kritik aus dem Nordwesten, indem er im Interview mit der »Neuen Osnabrücker Zeitung« unterstrich, dass Vertiefungen der Fahrrinne auch bei nicht als vorrangig eingestuft Flüssen zulässig seien, so zum Beispiel Ems, Jade oder Unterweser, die nach eigenen Plänen gerade nicht zu den vorrangigen Wasserstraßen gehören sollen (5).



Zeitschriftenprojekt WATERKANT sucht Unterstützung

Mit der Faksimile-Wiedergabe des nebenstehenden Artikels von Herbert Behrens gibt das VZ einer Zeitschrift, die seit fast 25 Jahren in der Küstenregion erscheint, Gelegenheit, sich und ihre Arbeit vorzustellen:

WATERKANT – Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion

befasst sich traditionell nicht nur mit Fragen des Naturschutzes oder der Meeresforschung. Küstenstruktur- und Verkehrs-Politik sowie Themen rund ums Wasser finden ebenso ein Forum wie andere dringende gesellschaftliche Fragen: WATERKANT ist nicht einäugig auf die Küste fixiert, sondern schaut auch ins Binnenland – und hin und wieder sogar in die weite Welt. Denn die Ursachen der akuten Probleme von Nordsee, Wattenmeer und Küstenregion sind oft nicht hier vor Ort zu suchen: Umweltzerstörung, gesundheitliche Schäden, Arbeitslosigkeit und soziales Elend haben in der Regel eine gemeinsame Ursache – sie sind Folgen des trotz Krise noch immer nahezu ungehemmten neoliberalen Wettbewerbs und der rücksichtslosen, globalen Jagd auf Ressourcen und Profite.

WATERKANT ist 1986 von der damaligen Meeresschutzorganisation »Aktionskonferenz Nordsee« (AKN) mit Sitz in Bremen als Mitteilungsblatt ins Leben gerufen worden. Von Anfang an und bis heute wird die Zeitschrift überwiegend von unbezahlt schreibenden, redigierenden und planenden Menschen produziert. 2008 musste die AKN aus dem Projekt wegen Finanzknappheit aussteigen, seit 2009 wird die WATERKANT von einem als gemeinnützig anerkannten Förderkreis herausgegeben und finanziert sich ausschließlich aus Abonnements und Spenden. Das Blatt erscheint viermal im Jahr.

Herbert Behrens hat sich in der jüngsten Ausgabe der Zeitschrift – sie erschien Ende März – mit dem hier abgebildeten Artikel an einer Debatte beteiligt über die geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Kritische Töne zu Hafen- und Schifffahrtspolitik sind in der WATERKANT ebenso alltäglich wie beispielsweise Auseinandersetzungen um große Verkehrsprojekte (vom Transrapid über die Küstenautobahn bis zur Fehmarnbeltquerung) oder unbequeme Anmerkungen zu den nicht endenden Plänen zur Ausbeutung von Meeresumwelt und Küstenregionen (und ihren Menschen).

WATERKANT sucht und braucht Unterstützung: Vor allem in Form von Abonnements und Spenden, aber auch durch – siehe oben: unbezahlte! – aktiv schreibende Mitarbeit.

Infos und Kontakt unter www.waterkant.info

Allerdings sorgt der Minister zugleich nachdrücklich dafür, dass seine Pläne auch ja nicht gestört werden und verpasst der gesamten WSV einen ministeriellen Maulkorb: Der SPD-Bundestagsfraktion liegt ein Schreiben des BMVBS vom 25. Februar 2011 vor, in dem den Behördenvertretern der WSV empfohlen wird, Besuche von Bundestagsabgeordneten bis Ende April nicht zuzulassen. In dem Schreiben heißt es wörtlich: »Vor dem Hintergrund der politischen Diskussion über die WSV-Modernisierung mehrten sich die Besuchswünsche von Abgeordneten [des] Deutschen Bundestages bei WSV-Dienststellen. Ich bitte darum, solche Besuchswünsche – zunächst bis zum 30. April 2011 – abzulehnen und die Abgeordneten auf die Gesprächsbereitschaft der Hausleitung des BMVBS zur Modernisierung der WSV zu verweisen. Sollten bereits Besuchszusagen gemacht worden sein, so bitte ich diese zurückzunehmen und die Abgeordneten an das BMVBS zu verweisen« (6, 7). Der SPD-Abgeordnete Uwe Beckmeyer hat diesen »beispiellosen Vorgang« als »Affront gegen die Mitglieder des Deutschen

Bundestages« bezeichnet – da hat der Mann ausnahmsweise recht. ◀

ANMERKUNGEN:

- * Herbert Behrens ist Bundestagsabgeordneter für die Fraktion DIE LINKE und ordentliches Mitglied des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- 1. siehe auch WATERKANT, Jg. 25, Heft 4 (Dezember 2010), Seite 16 f.
- 2. »Vergleichsberechnungen auf der Basis von Effektivkosten in Einzelfällen haben aber gezeigt, dass Vergaben gegenüber der Eigenerledigung bestenfalls kostenneutral, zum Teil sogar deutlich teurer sind, was unter anderem die Forderung der PG Kernaufgaben nach deutlich höheren Sachmitteln bei steigendem Vergabeanteil belegt« (Bericht BMVBS, Seite 15).
- 3. Bericht BMVBS, S. 24
- 4. »Ostsee-Zeitung« vom 3. März 2011
- 5. »Neue Osnabrücker Zeitung« vom 5. März 2011
- 6. <http://www2.uwe-beckmeyer.de/?p=4537>
- 7. Anmerkung der Redaktion: Am 16. März 2011 – lange nach Fertigstellung dieses Artikels und kurz vor Produktionsschluss – hat das BMVBS den »Maulkorb-Erlass« zurückgenommen.

„Die Küste brennt!“ Die maritime Wirtschaft unserer Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise

Bericht zur Maritimen Konferenz der Linken,
am 13. November 2010 in Wismar

von Malte Riechey

Die Fachkonferenz war ein voller Erfolg und wichtiges Signal für die norddeutschen Küstenländer: DIE LINKE. hat ihre maritime Kompetenz unter Beweis gestellt und damit deutlich gemacht, dass sie die Sorgen und Probleme der Menschen an der Küste ernst nimmt.

Die Veranstalter

Es war ein Novum, auch an nordischer Kooperation, denn die Veranstaltung wurde über DIE LINKE. Fraktionsvorsitzendenkonferenz gemeinsam von der Bundestagsfraktion, der Fraktion GUE/NGL im Europäischen Parlament sowie den fünf Landtagsfraktionen Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ausgerichtet.

Die Teilnehmer

Weit über 100 Teilnehmer hatten sich eingefunden, um gemeinsam die Zukunft der maritimen Wirtschaft im Norden zu diskutieren. Dazu wurden 15 Fachreferenten eingeladen, die in fünf Fachforen unter Moderation linker Abgeordnete aus den beteiligten Parlamenten, wichtige Impulse für die anschließenden Debatten lieferten. Auch im Fachpublikum befanden sich hochkarätige Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft, so dass es zu einem sehr lebhaften und fruchtbaren Austausch kam. Der Bundestagsabgeordnete Herbert Behrens führte als Moderator durch die Konferenz. Sie fand im historischen Rathaus Wismar und dem angrenzenden Hotel Steigenberger statt, was das stimmige Gesamtbild durch das angenehme Ambiente auch räumlich unterstrich.

Die Bedeutung Wismars

Die Werften- und Hafenstadt Wismar ist zwar nicht die größte Küstenstadt im Norden, aber sicher eine der Schönsten. Nicht nur Hamburg und Bremerhaven, auch die Ostseehäfen wie Wismar haben eine lange Tradition: Bereits im 11. Jh. entwickelte sich ein lebhafter Handel zwischen den Ländern des Ostseeraumes. Der Naturhafen an der Wismarbucht ist bereits 800 Jahre alt. Doch die Ostseestädte stehen besonders für den Schiffbau und ihre Werften. Mit der Insolvenz der Wadan Yards im letzten Jahr wurden ca. 2.000 Beschäftigte entlassen. Die nachfolgende Nordic Yards Werft beschäftigt heute nur noch ca. 700 Mitarbeiter in Wismar und Rostock, ist jedoch trotz alledem der größte Arbeitgeber Wismars. Aufgrund der hohen Brisanz der Werftenkrise für den Ostseeraum bot sich Wismar auch thematisch an. Doch es ging natürlich gleichermaßen um die Themen der Nordseeküste.

Maritimes Wachstum...

Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands ist eng mit der Entwicklung der deutschen Seehäfen verknüpft.

Etwa 95 % des interkontinentalen Warenaustauschs werden über den Seeweg abgewickelt. 90 % des europäischen Außenhandels laufen über See. In den letzten Jahrzehnten ist der Welthandel um das Siebenfache gestiegen. Der internationale Handel wächst doppelt so stark wie das weltweite BIP. Umschlagrekorde im Jahresrhythmus bei Gütern und zweistellige Zuwachsraten im Containerverkehr vermittelten der Hafenwirtschaft den Traum immerwährenden Wachstums.

...und der tiefe Fall

Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise haben die deutschen Seehäfen und die regionale Ökonomie auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Der Umsatz sank von 54 Mrd. Euro im Jahr 2008 auf 50 Mrd. Euro im Jahr 2009. Folge der dramatischen Einbrüche in den internationalen Warenumschnitten waren Insolvenzen, Massenentlassungen, Kurzarbeit und Lohndumping. Die Beschäftigtenzahlen gingen von rund 400.000 in 2008 auf 380.000 in 2009 zurück.

Die Logistikbranche leidet unter wachsenden Überkapazitäten und einem drastischen Verfall der Frachtraten für Container. So ging im Jahr 2009 der Güterumschlag in den norddeutschen Häfen um rund 20 %, der Containerumsatz gar um rund 30 % zurück. Der Güterumschlag konnte sich im Jahr 2010 zwar leicht erholen und zum Beispiel in den Bremischen Häfen wieder um 18 % und in Hamburg um 8,6 % zulegen, doch das Vorkrisenniveau ist noch lange nicht erreicht.

Die Werftenkrise

Trotz dem konjunkturellem Aufschwung der Exportwirtschaft, befinden sich die Werften noch in der Talsohle der Wirtschaftskrise. Obwohl es zu einem dramatischen Einbruch im Schiffbau kam, wurde eine Verlängerung konjunkturpolitischer Hilfen für die Werften von der Regierung abgelehnt. Bundeswirtschaftsminister Brüderle (FDP) hat entschieden, die Quote für Bürgschaften von Bund und Ländern zu senken. Die Banken weigern sich, bei der Schiffbaufinanzierung Risiken einzugehen, obwohl der Staat die Banken in der Krise mit Milliarden erst gerettet hatte. In Mecklenburg-Vorpommern hat sich der Umsatz im Schiffbau von 1,6 Millionen Euro im Jahre 2008 auf rund 800.000 Euro im Jahr 2009 halbiert. Gleichzeitig brachen Aufträge weg. Die Möglichkeiten der Finanzierung von Schiffsneubauten haben sich extrem verschlechtert.

In den letzten zehn Jahren hat der europäische Schiffbau 36 % seiner Arbeitsplätze verloren. Die Schiffbauumfrage 2010 des Instituts Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen vom Herbst diesen 2010 zeigt, dass sich die Situation auf den deutschen Werften weiter zuspitzt und ihren Höhepunkt erst erreicht hat. Es wird ein weiterer Beschäftigungsrückgang von noch einmal fast 700 Menschen angenommen.

Die Standortkonkurrenz

Gleichzeitig wächst die Konkurrenz der norddeutschen Häfen untereinander. Jeder Standort will mit Ausbau von Flüssen und Seehäfen einen Wettbewerbsvorteil erstreiten und konkurriert um den Aus-

bau seiner Verkehrsinfrastruktur zur Abwicklung der Hinterlandverkehre. Dies ist aber weder ökonomisch, noch verkehrspolitisch, geschweige denn ökologisch sinnvoll und vertretbar.

Die Herausforderungen

Der Zeitpunkt der Konferenz lag damit genau richtig. Die Wirtschaft zieht also wieder an, doch die Häfen haben sich noch nicht erholt, die Werften befinden sich weiter in der Krise. Die Konjunkturlösungen laufen aus und eine politische Richtungsentscheidung über die Zukunft der maritimen Wirtschaft ist nötig. Im Bundeshaushalt sollen große Millionenbeträge zur Finanzierung anstehender Verkehrsprojekte zur Seehafenhinterlandanbindung beschlossen werden.

Bei knapper Kasse und Rekordverschuldung müssen wir uns entscheiden, wo wir stehen und wie Verkehrsströme zukünftig organisiert werden sollen. Vor diesem Hintergrund und angesichts der ökologischen Herausforderungen und der Bedeutung der maritimen Wirtschaft gewinnt ein eigenes bundesländerübergreifendes Konzept einer sozial und ökologisch ausgewogenen maritimen Politik immer mehr an Bedeutung. Ein halbes Jahr vor der nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven hat sich DIE LINKE diesen Herausforderungen gestellt.

Die Fragen der Konferenzforen

Natürlich wurden nicht alle maritimen Fragen auf dieser Arbeitskonferenz abschließend beantwortet, jedoch hat sie in fünf Fachforen einen Auftakt für eine linke Antwort geliefert.

Im Forum Zukunft Schiffbau ging es um die Frage, ob der Schiffbau zukünftig eine Schlüsselindustrie oder ein Auslaufmodell ist, sowie um die richtige Reaktion auf den maritimen Strukturwandel zwischen nationaler Konkurrenz und europäischer Industriepolitik.

Die Seeschifffahrt wurde in einem weiteren Forum behandelt. Dort standen die Arbeitsbedingungen, Verkehrsströme und wirtschaftliche Entwicklungen des Güter- und Personenverkehrs in Nord- und Ostsee im Vordergrund.

Auch der Hinterlandanbindung der Seehäfen wurde ein eigenes Forum gewidmet, in dem ökologische Verkehrskonzepte zur Anbindung der norddeutschen Seehäfen und Abwicklung der Verkehrsströme diskutiert wurde.

Im Forum Norddeutschen Seehäfen ging es allgemein um ökonomische und arbeitsmarktpolitische Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise für die norddeutschen Seehäfen und mögliche Perspektiven.

Die Frage einer Kooperation und strukturierten Arbeitsteilung unter den norddeutschen Seehäfen – anstelle von Standortkonkurrenz und konzeptloser Einzelverkehrsinvestitionen – wurde in einem eigenen Forum diskutiert wurde.

Die Kooperation der Häfen als Antwort?

Einige Diskussionen dieses Forum sollen exemplarisch herausgegriffen werden. Es wurden die besonderen Interessenlagen und spezifischen Konfliktfelder in und

zwischen den Häfen der Nordrange herausgearbeitet. Es wurde erörtert, ob eine sinnvolle und strukturierte Arbeitsteilung innerhalb der großen Seehafensstandorte in Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven und Wilhelmshaven zu konstruieren ist, die die Konkurrenz der verschiedenen Standorte beseitigt. Insbesondere wurde die Frage diskutiert, ob eine nationale Zuständigkeit des Bundes für die Entwicklung der Häfen, ihrer Hinterlandanbindungen und zur Lenkung der Güterströme möglich und sinnvoll wäre.

Ein aktueller Anlass war z.B. eine spannende Entwicklung der Häfen in Hamburg und Bremerhaven. Kürzlich wurde bekannt, dass der Hamburger Senat ein Gutachten in Auftrag gegeben haben soll, das die Möglichkeiten der Kooperation der Port Authorities HPA und Bremenports ausloten soll. „Hintergrund sind Überlegungen beider Bundesländer, wie die Arbeit der Hafenbehörden vor dem Hintergrund anhaltenden Kostendrucks effizienter und kostengünstiger ausgestaltet werden kann.“ So der Behördensprecher. Wenn der Hamburger Unternehmensverband protestiert und auf die Konkurrenzsituation der Standorte verweist und die FDP moniert, die Elbvertiefung könne bei einer Kooperation in Gefahr geraten, dann könnte es zu einer interessanten Wendung kommen. Vor zwei Monaten hatte der Hamburger Senat eine entsprechende Anfrage von der Hamburger Linken noch klar verneint.

Auch das Nationale Hafenkonzept nimmt wieder in Fahrt auf. Das sogenannte „Konzept“ wurde im Frühjahr vom damaligen Minister Tiefensee vorgelegt und von der vorausgegangenen Regierung noch im Sommer letzten Jahres verabschiedet. Seitdem ist nicht viel passiert. Im September wurde vom Verkehrsministerium ein Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts gegründet – mit Vertretern aus Fachverbänden und der Wirtschaft, einem einzigen Umweltvertreter und ohne Parlamentarier. Eine Veranstaltung der Exekutive. Bisher bekannt ist, dass die beschlossenen Maßnahmen wohl unverändert von der schwarzgelben Bundesregierung vorangetrieben werden sollen. Es wurde eine Prioritätenliste der vorhandenen Projekte erwähnt, die im Herbst 2010 von Staatssekretär Scheuerle in Brüssel vorgestellt wurde: Demnach sollen die Zufahrten zu den Seehäfen bei Bremen, Hamburg, Kiel und Emden ebenso verbessert werden wie die Hinterlandanbindungen und die Verbindungen zwischen den Seehäfen selbst. Unter anderem durch steuerliche Anreize will die Bundesregierung den Kombinierten Verkehr fördern und mehr Güter von der Straße auf Schiffe oder Züge verlagern. Die Zusammenarbeit von Hafenstandorten und Hafenunternehmern soll verbessert, die Belastung der Umwelt durch Schadstoffemissionen und Lärm in Häfen verringert werden. Es ist zu bezweifeln, dass diese Ziele und Projekte alle finanziert und politisch durchgesetzt werden.

Erste Ergebnisse

Deutlich wurde, dass wir nicht weiterhin ein Infrastrukturwetteifern aller Häfen finanzieren können und wollen, sondern dass wir zu einer intelligenten Kooperation der Häfen kommen müssen. Da dies aufgrund der Konkurrenzsituation nur begrenzt möglich

ist, ist hier eine nationale Koordinierung notwendig, um die zukünftige Güterumschlagsentwicklung und Spezialisierung der Seehäfen zu lenken. Das sogenannte nationale Hafenkonzept der Bundesregierung würde vom Namen her eine solche Lösung vermuten lassen. Doch es liefert genau dies nicht: ein schlüssiges Konzept. Wir sind daher als DIE LINKE. gefordert, gemeinsam mit den Umweltverbänden, progressiven Verkehrsverbänden und den Betroffenen vor Ort über ein schlüssiges Konzept zu beraten.

Die fünf Fachforen haben eine Fülle von Themen aufgezeigt, in denen es dringenden politischen Handlungsbedarf gibt und die in weiteren, regionalen Folgeveranstaltungen in den Küstenländern vertieft werden sollten. Auch eine internationale Konferenz mit EU-Vertretern wäre denkbar.

Mögliche Schwerpunkte könnten Logistik und Verkehrsströme, der ökologischer Umbau der Hafenwirtschaft, Konversion und Rüstungsindustrie, Hinterlandanbindungen, Tourismus und Personenverkehr sein. Zum letzten Punkt wurde die geplante feste Fehmarnbeltquerung als ein zentrales maritimes Problem in der Ostsee benannt und eine länderübergreifende Kooperation der Linken und Initiativen zum Stopp dieses Projektes gefordert.

Die Eckpunkte einer linken, maritimen Politik

Wie können nun Eckpunkte einer linken, maritimen Politik aussehen? Wir stehen vor der Herausforderung, das anspruchsvolle Vorhaben einer solidarischen,

sozial gerechten und ökologischen Politik, wie sie in den programmatischen Eckpunkten und aktuellen Programmdebatte der Linken und zum Ausdruck kommt, in die Wirklichkeit umzusetzen. Angesichts der hohen Relevanz der maritimen Wirtschaft für die Gesamtwirtschaft Deutschlands gewinnt auch ein länderübergreifendes Gesamtkonzept linker maritimer Politik immer mehr an Bedeutung. Dazu müssen wir die wesentlichen Elemente und Grundlagen einer sozialen und ökologisch ausgewogenen maritimen Politik definieren. Dazu benötigen wir ein Gesamtkonzept für die norddeutschen Häfen mit den Zielen:

- Kooperation oder nationale Koordination,
- ein europäischer Rahmen
- die Abwicklung der Verkehrsströme durch intelligente Hinterlandanbindungen
- ein Konzept für die Zukunft des Schiffbaus zum Erhalt der Werftenstandorte und Sicherung der Arbeitsplätze
- bei Konversion der maritimen Rüstungsindustrie in zivilen Spezialschiffbau.

Der Seetransport ist der umweltfreundlichste, günstigste und sicherste Verkehrsträger. Doch auch er muss noch umweltverträglicher und energieeffizienter werden. Alles in allem, keine leichte Aufgabe, doch die Maritime Konferenz hat dazu den Grundstein gelegt.

Siehe dazu unser Sonderheft „Maritime Wirtschaft unserer Küstenländer zwischen Flaute und frischer Brise,“ – Dokumentation der Maritimen Konferenz am 13. November 2010 in Wismar.

Das Verkehrspolitische Zirkular bestellen...

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

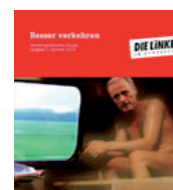
Die bisherigen Ausgaben finden Sie als Download unter www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet

Die Ausgaben Nr. 1 bis 3:

Themen des **ersten Heftes vom März 2010**: Pkw-Maut // Bahnpreise // Stuttgart 21 // Bahnprivatisierung // Busfernverkehr // Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Frankfurt/M // Fehmarnbeltquerung.

Heft 2 erschien im Juni 2010: Wussten Sie, dass die Vertreter des Bundes bei der Bahn überwiegend aus Männern bestehen, die privatkapitalistische Konzerne vertreten? Dass der neue Bahn-Aufsichtsratschef im Führungsgremium einer der größten „Heuschrecken“ sitzt? Andere Themen im zweiten Verkehrspolitischen Zirkular: Sackgasse Elektro-Pkw // PPP-Projekte // Privatisierung im Straßenbau // Konferenz Auto.Mobil.Krise // Nachtflugverkehr // Hafen-Konferenz.

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



◀ www.nachhaltig-links.de

Mobilität | Umwelt | Energie | Klima & Ressourcen | Agrar

nachhaltig-links.de ist ein Portal für linke Umwelt-, Verkehrs-, Energie- und Klimapolitik. Eine Seite, die vereint, was zusammen gehört: Gerechtigkeit und Ökologie, grüne Themen und linke Politik, Nachhaltigkeit und Fairness. Auf der Seite finden sich: Analysen und Konzepte, Berichte und Initiativen. Wir wollen informieren und diskutieren. Über Blockaden und Betonköpfe. Über Chancen, Vorreiterinnen und Dickbrettbohrer. Über Entscheidungen, die heute zu treffen sind, wenn uns nicht übermorgen die Luft ausgehen soll.

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

Weitere Publikationen sind unter www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet zu finden, die mit * versehenen können zudem (so lange der Vorrat reicht) unter sabine.leidig.ma02@bundestag.de bzw. unter 030-227-73770 bestellt werden.



Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete *

Die Untersuchung, Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete, ist der Frage nachgegangen, ob lärm- und emissionsbelastende große Verkehrsanlagen, wie innerstädtische Autobahnen, zu einer deutlichen sozialen Abwertung von angrenzenden Wohngebieten führen und dabei der Entstehung von Problemquartieren Vorschub leisten kann. Im Ergebnis kann belegt werden, dass die von Stadtautobahnen ausgehenden Effekte in einem deutlichen und signifikanten Ausmaß die Sozialstruktur verändern.



Bahnsinniges Baden-Württemberg – auch als Langfassung erhältlich

Stuttgart 21 muss verhindert werden, damit die Bahn für alle besser werden kann. Dieses zerstörerische Projekt würde für mehr als ein Jahrzehnt einen erheblichen Teil aller Schieneninvestitionen für Baden-Württemberg binden. Wir wollen kleckern statt klotzen: Auf den folgenden Seiten stellen wir unser Konzept für ein Bahnsinniges Baden-Württemberg vor – mit drei Grundlinien und 15 einzelnen Schienenprojekten. Mit dabei: Unsere Alternativen für Stuttgart und für die Verbindung nach Ulm. 14 Milliarden Euro wird Stuttgart 21 mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm realistischweise verschlingen. Wir zeigen, wie man mit der gleichen Summe dafür sorgen kann, dass die Bahn für alle im Land spürbar verbessert wird. (vierseitiger Folder bzw. 12-seitige Broschüre)



Die Bahn am Wohl der Allgemeinheit ausrichten!

Aus Anlass des wiederholten Winterchaos' der Bahn als Fortsetzung der Pannenserie wurde auch im Bundestag über die Deutsche Bahn AG diskutiert. Wir dokumentieren in diesem Reader die Reden von Gregor Gysi und Sabine Leidig sowie den Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag: „Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren“ mit ausführlichem Begründungsteil.



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



Das Sonderheft der Zeitschrift Lunapark21 zum Thema Flugverkehr erschien Anfang 2010.

Herausgegeben von: BBI – Bündnis der Bürgerinitiativen Kein Flughafenausbau – Frankfurt am Main // Bündnis 90/Die Grünen Hessen // Sabine Leidig (MdB) und Herbert Behrens (MdB) DIE LINKE

Seit 25 Jahren wird die Debatte um die externen Kosten des Verkehrs geführt, die im Flugverkehr vor allem aus den Lärmkosten und den Kosten, die aus dem massiven Beitrag zur Klimaerwärmung entstehen, bestehen. ExpertInnen fordern: Die Kosten im Verkehr müssen steigen, um eine Verkehrsinflation mit untragbaren Folgen zu vermeiden. Stattdessen aber sinken die realen Preise im Flugverkehr und Kerosin wird immer noch nicht besteuert. Das führte und führt zu einem enormen Anstieg des Flugverkehrs und zum Ausbau der Flughäfen.

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



Stuttgart 21 plus: Oben bleiben! Die Antwort auf Heiner Geißler *

Die Fortschreibung des Buches "Stuttgart 21 - Oder: Wem gehört die Stadt".

Der Faktencheck zu Stuttgart 21, der unter Federführung von Heiner Geißler stattfand, hatte ein eindeutiges Ergebnis: Die Projektfans wurden durch die Kritiker Punkt für Punkt widerlegt. Hatten sie schon keine überzeugenden Argumente, so half ihnen zu guter Letzt dann doch ihr »Schlichter« aus der Bredouille. Wie grotesk dessen Schiedsspruch ausgefallen ist, wird in diesem Buch nachgewiesen. Es unterstreicht damit, dass das Ziel, Heiner Geißler hin oder her, auch weiterhin nur heißen kann: Oben bleiben!

Herausgegeben von Volker Lösch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig und Winfried Wolf.

Verlag PapyRossa, Paperback, 110 Seiten, mit s/w-Fotos, ISBN 978-3-89438-465-4, EUR 7,00 [D].



Stuttgart 21 - Oder: Wem gehört die Stadt *

Geschichte des Projekts bis zum Beginn der Schlichtung, Hintergründe, Fakten, Stellungnahmen, Sichtweisen, Alternativen und Perspektiven: Dieser Sammelband, herausgegeben von Volker Lösch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig und Winfried Wolf fasst das Wesentliche zum Projekt Stuttgart 21 aus der Sicht der KritikerInnen zusammen.

Verlag PapyRossa, Neue Kleine Bibliothek Nr. 159, 184 Seiten. zahlreiche Abbildungen, 10,00 € [D], ISBN 978-3-89438-450-0.

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.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.mao2@
bundestag.de

Referent

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

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

Mitarbeiter

Dr. Winfried Wolf,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 68,
sabine.leidig.ma11@
bundestag.de

Dominik Fette,
wiss. MA,
Tel. 030/22 72 27 70,
sabine.leidig.mao2@
bundestag.de

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

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

Referent

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

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

