



# Kein „Eisenbahnregulierungsgesetz“ löst das Grundproblem: die Deutsche Bahn muss am Allgemeinwohl ausgerichtet werden, nicht am betriebswirtschaftlichen Gewinn!

**Rede von Sabine Leidig, 13. Mai 2016**

**Eigentlich ist es höchste Zeit, dass Sie eine Reform der Unternehmensform planen, anstatt an Symptomen herumzudoktern, die nicht zu heilen sind, weder mit Wettbewerbsverstärkung noch mit Anreizsystemen. Die Grundausrichtung wird schließlich bisher durch Gewinnmaximierung bestimmt.**

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen!  
Liebe Gäste! Ich glaube, kein Eisenbahnregulierungsgesetz - egal wie es aussieht - löst das Grundproblem. Das Grundproblem bei der Bahn ist nicht die Trennung bzw. Nichttrennung von Netz und Betrieb, sondern die Tatsache, dass die Deutsche Bahn AG auf Privatisierungskurs gesetzt wurde und darauf ausgerichtet ist, betriebswirtschaftlichen Gewinn zu machen. Richtig

wäre, die Deutsche Bahn am Gemeinwohl zu orientieren und das Unternehmensziel so festzulegen, dass möglichst viele Menschen gute Bahnanbindungen haben.

(Beifall bei der LINKEN)

Deshalb ist es eigentlich höchste Zeit, dass Sie eine Reform der Unternehmensform planen, anstatt an Symptomen herumzudoktern, die nicht zu heilen sind, weder mit Wettbewerbsverstärkung noch mit Anreizsystemen. Die Grundausrichtung wird schließlich bisher durch Gewinnmaximierung bestimmt.

Wir haben dieses Problem in der Vergangenheit an vielen Stellen gesehen. Hervorragend zu sehen war das bei Hartmut Mehdorn als Gallionsfigur, der die Deutsche Bahn AG auf Börsenkurs getrimmt hat. Unter ihm wurden 40 Prozent der Weichen aus dem Netz entfernt und 80 Prozent der Gleisanschlüsse gekappt. Tausende Bahnhöfe wurden verrammelt, verriegelt und verkauft. Wir haben Streckenstilllegungen und Kaputtsparen erlebt. Das S-Bahn-Chaos in Berlin - das ist noch gar nicht so lange her - ist entstanden, weil Werkstätten geschlossen wurden. Das alles wurde gemacht, weil Mehdorn sparen und die Bahn für die Börse attraktiv machen wollte. Dieser Kurs ist leider noch nicht zu Ende. Unter Herrn Grube, der sagt, dass es um das Brot-und-Butter-Geschäft geht, wurde die Strategie des Konzerns Deutsche Bahn AG fortgesetzt, Auslandsbeteiligungen einzukaufen.

Wir haben inzwischen einen Global Player Deutsche Bahn, bei dem mehr als 50 Prozent des Umsatzes nicht aus dem Eisenbahnbetrieb kommen, sondern von der Straße, vom Flugverkehr und von der Logistik, die mit der Bahn gar nichts zu tun haben. Das ist ein grundsätzliches Problem, weil sich dann natürlich das Augenmerk des Managements auf ganz

andere Dinge richtet. Daran müssen wir etwas ändern.

Wenn Herr Grube jetzt darüber redet, dass er private Investoren an der Logistiksparte beteiligen will, dann heißt das, dass private Kapitalanleger direkt mit am Tisch des Deutsche-Bahn-Konzerns sitzen. Sie können jetzt schon davon ausgehen, dass alles, was sich aus deren Sicht nicht rentiert, geschlossen und kaputtgemacht wird. Es wird jetzt schon darüber geredet, dass Hunderte Güterverladestationen stillgelegt werden. Ich bitte Sie: Wenn wir über die Verkehrswende reden und wenn wir mehr Güter auf der Schiene transportieren wollen, dann müssen wir doch diese Kapazität erhalten und ausweiten.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Auch wenn es sich im Moment nicht lohnt, so ist das doch eine volkswirtschaftliche Perspektive und eine Frage der Nachhaltigkeit. Deshalb müssen wir die Deutsche Bahn ganz anders aufstellen.

Ich möchte Sie einmal auf einen anderen Bereich aufmerksam machen, der auch eine große Bedeutung hat und der völlig anders organisiert ist: Das ist die Wasserwirtschaft. Ich war vor ein paar Jahren in einem Wasserwerk und habe dort mit den Beschäftigten und auch mit dem Chef des Wasserwerks

sprechen können. Ich fand ganz interessant, mit welcher Selbstverständlichkeit diese Mitarbeiter davon ausgehen, dass es ihre Aufgabe ist, möglichst viele Menschen mit gutem Trinkwasser zu versorgen, möglichst effizient für die Volkswirtschaft die Abwasserentsorgung zu organisieren und die Wasserreservoirs zu schützen.

Sie bekennen sich - das tun sie auch öffentlich; das ist sehr spannend - zu einem Unternehmen in

öffentlicher Hand, zu ihrer gemeinwohlorientierten Verantwortung. Nix Global Player, nix Privatisierung. Sie lehnen die Intervention der Monopolkommission, die auch immer wieder kommt, ab, weil sie sagen: Was öffentliches Gut ist, muss in öffentlicher Verantwortung und am Allgemeinwohl orientiert organisiert werden.

(Beifall bei der LINKEN)

Das heißt zum Beispiel auch, dass in der Allianz der öffentlichen Wasserwirtschaft 100 Prozent der Einnahmen, die aus der Wasserbewirtschaftung erzielt werden, wieder in die Wasserbewirtschaftung hineinfließen.

(Martin Burkert (SPD): Das ist bei der Bahn auch so!)

Nein. Grube hat Arriva für 2 Milliarden Euro gekauft. Das ist ein Busunternehmen, ein Global Player, der überhaupt nichts mit der Eisenbahn zu tun hat. Das ist der Grundfehler. So etwas brauchen wir nicht.

(Beifall bei der LINKEN)

Wir haben als zweites Prinzip der öffentlichen Wasserwirtschaft die Kooperation mit anderen Partnern. Nix Wettbewerb, nix Konkurrenz. Kein Ausstechen anderer und dafür sorgen, dass über Trassenpreise möglichst viele andere zahlen müssen.

Ich möchte zum Schluss noch sagen: Weder der Zusammenschluss der Privatbahnen noch die Träger des öffentlichen Nahverkehrs sind mit Ihrem Eisenbahnregulierungsgesetz einverstanden. Sie sagen: Die Grundprobleme werden damit nicht gelöst. - Ich bitte Sie, sich nicht an diesem 480-Seiten-Machwerk abzarbeiten, sondern eine grundlegende Neuorientierung in die Diskussion zu bringen.

(Beifall bei der LINKEN)

