



Linke für eine bessere Bahn

Rede von Sabine Leidig, 25. Februar 2011

Es gilt das gesprochene Wort.

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Ich habe vier Minuten, um über vier Anträge zu sprechen, mit denen sich die Linke für eine bessere Bahn starkmacht.

Erstens. Wir wollen, dass der Bundestag den Privatisierungskurs der Deutschen Bahn AG beendet und dass die Bahn stattdessen als gemeinwohlorientiertes öffentliches Unternehmen entwickelt wird, unter Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger, wie es die Schweiz erfolgreich praktiziert.

(Beifall bei der LINKEN)

Warum ist ein Kurswechsel nötig? Weil die Bahnreform von 1994 im Wesentlichen nicht erfolgreich war. 7 000 Kilometer des Schienennetzes wurden abgebaut. 1 500 Bahnhöfe und Tausende Bahnschalter sind geschlossen worden. Die Zahl der Beschäftigten wurde halbiert. Die Infrastruktur wird schlechter, weil zu wenig in den Erhalt investiert wird. Die Pannenserien im Sommer und im Winter zeigen, dass es auch bei den Zügen hapert. Es sind nicht viel mehr Menschen von der Straße auf die Schiene umgestiegen. Es gibt auch kein schlüssiges

Gesamtkonzept, wie die Bahn als umweltverträgliches und bürgerfreundliches Transportsystem ausgebaut werden soll. Wir wollen, dass die Bahn umgesteuert wird. Das muss beim Spitzenpersonal anfangen.

(Beifall bei der LINKEN)

Es geht nicht, dass Minister Ramsauer für den Eigentümer Bund die Mehrzahl der Sitze im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG mit Vertretern großer Privatunternehmen und ausschließlich mit Männern besetzt. In diesem Kontrollgremium müssen auch Fahrgastverbände, Umweltorganisationen und Eisenbahnsachverständige vertreten sein, und es muss zur Hälfte mit Frauen besetzt werden, worüber wir gerade debattiert haben und wie es übrigens das Bundesgremienbesetzungsgesetz vorsieht.

(Beifall bei der LINKEN)

Vor allem aber muss der Vorstand eine bahnkundige Ausrichtung bekommen. Wir fordern, dass die Vorstände und Vorstandsvorsitzenden Männer und Frauen sind, die faktisch und praktisch das Eisenbahnwesen kennen und sich mit Herz und Verstand für eine nachhaltige Stärkung der Bahn einsetzen. Wissen Sie, dass es seit über zehn Jahren im Vorstand der Deutschen Bahn AG kein einziges Mitglied mehr gibt, das als Vollbluteisenbahner bezeichnet werden kann?

In der Privatwirtschaft wird Wert darauf gelegt, dass Spitzenpositionen nicht von Personen mit betriebsfremden Interessen besetzt werden. Aber bei der Bahn kommen seit 1994 drei von vier Vorstandsvorsitzenden von der Konkurrenz: aus der Auto- und Flugzeugindustrie.

(Zuruf von der FDP: Das liegt ja auch nahe!)

Das wirkt sich aus: In einer Anhörung zum S-Bahn-Chaos in Berlin wurde kürzlich zum Beispiel beklagt,

dass die Deutsche Bahn AG in den Planungstreffen mit dem Verkehrsverbund nur noch von Juristen vertreten wird. Diese fragen nicht mehr, wie man ein möglichst gutes Angebot für die Menschen auf der Schiene hinkommt; sie wollen nur noch wissen: Was müssen wir tun, damit man uns nicht an den Karren fahren kann?

Diese Haltung kann tödlich sein. Damit komme ich zu dem jüngsten Antrag und zu dem schlimmen Zugunglück in Hordorf, wo am 29. Januar zehn Menschen getötet wurden, weil auf einer eingleisigen Strecke das Haltesignal überfahren wurde und zwei Züge aufeinandergeprallt sind. Wir alle wissen, dass dieses Unglück nicht stattgefunden hätte und diese Menschen nicht ihr Leben verloren hätten, wenn die Bahn rechtzeitig das automatische Bremssystem PZB als Standardsicherheitstechnik eingebaut hätte. Aber da wurde geknausert und die Verantwortung verschoben. Die Bahnvorstände wollten die Kosten nicht tragen.

Statt das gesamte Schienennetz für rund 30 Millionen Euro deutlich sicherer zu machen, haben Bahnvorstand und Aufsichtsrat allein im letzten Jahr hundertmal mehr Euro ausgegeben, um Großunternehmen im Ausland aufzukaufen. Ich frage Sie: Wem nützt das? Die Bundesregierung muss zumindest an dieser Stelle sofort die Prioritäten zurechtrücken und dafür sorgen, dass die optimale Sicherheitsausstattung aller Strecken in spätestens eineinhalb Jahren umgesetzt ist.

(Beifall bei der LINKEN)

Ich komme zum Schluss. Von den erfolgreichen Schweizern hören wir: Die Bahn muss eine Seele haben das finde ich auch , aber keine Global-Player-Krämerseele, sondern eine Bürgerbahn-Seele: Dafür setzen wir uns ein.

(Beifall bei der LINKEN)

