

Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular
Ausgabe 9, Frühjahr 2016

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

**»Es gibt nicht zu wenige Straßen,
sondern zu viel Verkehr.«**

Bild: MdB-Büro Sabine Leuthe

Dieselgate

Nur die Spitze des Eisberges

Bundesfernstraßengesellschaft

Privatisierung/ÖPP, Demokratieverlust,
Hindernis für sozialökologische Verkehrswende

Weitere Themen

Bundesverkehrswegeplan 2030,
Fehmarnbelt-Querung, Elektro-Mobilität,
Schienen-Fernverkehr, DB-Fernverkehrskonzept 2030,
Güterverkehr, Preissystem, Stuttgart 21,
Schwarzfahren entkriminalisieren,
Rotterdammer Hafen, Reeder, Luftverkehrsgesetz,
Kabinenluft, Privatisierungen in Griechenland



Inhalt

Vorwort.	3	Mehr Verkehr auf die Schiene – Fachgespräch Fernverkehr.	37
A. Verkehrsinfrastruktur/Finanzierung	4	Die DB in der Krise – wie geht es weiter?	39
»Plattform gegen die Bundesfernstraßen- gesellschaft« gegründet	4	Stuttgart 21 ist kein schwäbisches Problem, sondern ein bundesweites	42
Kommt die Bundesfernstraßengesellschaft, bleibt die Verkehrswende auf der Strecke	5	Antrag 18/7566 Ausstieg aus Stuttgart 21 – Die Deutsche Bahn AG vor einem finanziellen Desaster bewahren.	44
Antrag 18/6547 Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßen- gesellschaft sofort einstellen	7	Unübersichtlich und intransparent: Das Preissystem der Bahn benötigt einen Neustart	48
Von der Bundesfernstraßengesellschaft zur »zentralen Kapitalsammelstelle«	10	Schrumpfung der Güterbahn – der Weg aus der Krise?.	50
ÖPP-Verträge offenlegen!	13	Wegen Schwarzfahren ins Gefängnis?	52
Es gibt nicht zu wenige Straßen, sondern zu viel Verkehr: Nein zu diesem Bundesverkehrswegeplan	13	Antrag 18/7374 Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten.	54
Verkehrswende statt fatales »Weiter so« – Kommentar zur Infrastrukturpolitik des Bundes.	14	D. Schifffahrt	57
Bundesverkehrswegeplan 2030: erste Bewertung und Analyse	15	Große Koalition beschenkt Reeder im Stil der griechischen Altparteien	57
Das Milliardenprojekt Frankfurt-Fulda-Erfurt im Bundesverkehrswegeplan.	21	Rotterdammer Hafen streikt gegen Stellenverluste infolge der Automatisierung	58
Die Feste Fehmarnbeltquerung – Das Stuttgart 21 des Nordens	23	Der Ausverkauf Griechenlands ist ein Angriff auf die Demokratie	60
B. Abgasskandal und Elektroautos, Kältemittel	25	E. Flugverkehr	62
Nicht VW, das Auto ist das Problem	25	Luftverkehrsnovelle: Bundesregierung mit Herz für Airlines	62
Freies Spiel für die Autokonzerne – riesiger Schaden für die Allgemeinheit	26	Kontaminierte Kabinenluft – eine (fast) totgeschwiegene Gefahr	63
Die Luft ist für niemanden sauberer geworden	30	Parlamentarische Initiativen der Linksfraction im Verkehrsbereich vom 20.9. 2014 bis 8.4. 2016	65
Eckpunkte »Elektromobilität«	31	Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur	75
Elektroauto-Kaufprämie: Förderung der Autoindustrie statt der nachhaltigen Mobilität	32		
Kältemittel R1234yf aus dem Verkehr ziehen	35		
C Bahn/ÖPNV	36		
Das DB-Fernverkehrskonzept 2030 im Faktencheck	36		

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Heike Hänsel, Jan Korte

Redaktion: Karl-Heinz Ludewig, Dominik Fette
Layout/Druck: Fraktionservice

Redaktionsschluss: 6. April 2016

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

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

160412

Vorwort

Wir stemmen uns gegen den (Auto-)Wahnsinn der GroKo

Sabine Leidig und Herbert Behrens

»Investitionshochlauf« ist das Lieblingswort des Verkehrsministers und es scheint allgemeine Übereinstimmung zu geben, dass noch mehr Geld in Verkehrsinfrastruktur fließen muss, um »Wachstum und Wohlstand für den Standort Deutschland zu sichern«. Aber was da wächst ist vor allem der motorisierte Straßen- und Flugverkehr. Der verursacht heute schon (externe) Kosten im Gesundheitswesen – von rund 55 Milliarden Euro jährlich; von den Umwelt- und Klimaschäden ganz zu schweigen. Deshalb wäre es ein volkswirtschaftlicher Gewinn und ein Zuwachs an Lebensqualität, diesen Verkehr spürbar zu reduzieren; wenn die Klimaschutzziele der Bundesregierung das Papier wert sein sollen, auf dem sie stehen, dann ist es ein Muss.

Im krassen Gegensatz dazu steht der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030, den Minister Dobrindt Mitte März veröffentlichte. Mit abermals rund 50 Milliarden Euro für Neu- und Ausbau von Bundesstraßen und Autobahnen, soll weiterem Verkehrswachstum der Weg geebnet werden. Wir unterstützen die Forderung der Umweltverbände, diesen Plan zurückzuziehen und einen demokratischen Neustart zu wagen – ausgerichtet an sozialökologischen Zielen.

Auch die drohende Bundesfernstraßengesellschaft (BFG), eine zentrale Bundes-GmbH soll den Bundesstraßenbau befördern und perspektivisch als Kapitalsammelstelle für private Investoren fungieren. Widerstand kommt nicht nur aus den Ländern; auch die von uns mitgegründete »Plattform gegen die BFG« mit Vertreter*innen aus Gewerkschaften, Privatisierungsgegner*innen, Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie engagierten Verkehrsexpert*innen hat Wirkung gezeigt. Gut möglich, dass diese Maschine für Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) noch gestoppt werden kann.

Das »alles überragende« Verkehrsthema des letzten halben Jahres war der (VW-)Abgas-Skandal. Dementsprechend nimmt das Thema in diesem VZ breiten Raum ein. Selten war die Kumpanei von Regierung und Behörden mit der Autoindustrie so offensichtlich. Bis heute wird die Aufklärung verschleppt, obwohl es um gesundheitsschädliche Umweltgifte geht, die Ursache sind für viele Tausend vorzeitige Todesfälle jedes Jahr. Mit einem Antrag, einer Anhörung und vielen Anfragen macht die Linksfraktion parlamentarisch Druck und wird darauf drängen, dass sinnvolle Konsequenzen aus »Dieselgate« gezogen werden: die Kaufprämie für Elektroautos gehört für uns definitiv NICHT dazu.

Wir lassen nicht nach, uns für bessere öffentliche Verkehrsangebote zu engagieren und für eine bessere Bahn: Ein Fachgespräch zum Fernverkehr der Bahn versammelte viele kompetente Fachleute, legte Fehlentwicklungen der DB-Politik offen und zeigte Alternativen auf; der Kampf um die Nachtreisezüge geht weiter und der gegen den gefährlichen Unsinn von Stuttgart21 auch.

Mit einem Antrag für die Entkriminalisierung des »Schwarzfahrens« kümmern wir uns weiter um besseren ÖPNV für alle.

Schließlich werfen wir eine Blick übers Festland hinaus mit Artikeln zum Flugverkehr, zu Auseinandersetzungen um Schiffsreedereien und über den Ausverkauf öffentlichen Eigentums in Griechenlands.

All die Aktivitäten unserer Fraktion zum sozial-ökologischen Umbau bündeln wir auf der Internetseite www.nachhaltig-links.de, die wir neben diesem Zirkular wärmstens zur Lektüre empfehlen.

Beste Grüße



Sabine Leidig
Verkehrspolitische
Sprecherin



Herbert Behrens
Obmann im Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

A. Verkehrsinfrastruktur/Finanzierung

»Plattform gegen die Bundesfernstraßengesellschaft« gegründet

Widerstand gegen Arbeitsplatzabbau, Zentralisierung und Privatisierung angekündigt

Am 8.2.2016 hat sich die »Plattform gegen die Bundesfernstraßengesellschaft« mit einer Aktion vor dem

Verkehrsministerium in Berlin der Öffentlichkeit vorgestellt. In einer Aktion vor dem Verkehrsministerium wurden die Regierungspläne ins Bild gesetzt: Die Bundesfernstraßengesellschaft führt in eine Sackgasse, verkehrspolitische Alternativen führen daran vorbei. Die Plattform startet heute mit 23 Erstunterzeichnerinnen und Unterzeichnern aus Gewerkschaften, Privatisierungskritikern, Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie Parlamentariern aus drei im Bundestag vertretenen Fraktionen.

nahmen erkennen. Die Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen soll den Ländern entzogen werden, was die Gefährdung von rund 18.000 Arbeitsplätzen zur Folge hätte. Privates Kapital von Versicherungen und Banken soll zukünftig verstärkt in den Fernstraßenbau fließen. Eine zunehmende Privatisierung des der öffentlichen Daseinsvorsorge dienenden Straßennetzes droht.



Foto: Rolf Zoellner

Spätestens seit Bekanntmachung der Stellungnahme der sogenannten »Fratzsch-Kommission« im letzten April wird öffentlich über eine Bundesfernstraßengesellschaft (BFG) diskutiert. Seitdem bereiten die Ministerien der Finanzen, Wirtschaft und Verkehr eine solche intensiv vor. Im Kreise von Gewerkschaften, Umwelt- und Verkehrsinitiativen, Privatisierungskritikern und Parlamentariern wurden zentrale Gründe für die Ablehnung der geplanten BFG schnell deutlich. Insbesondere die notwendige Grundgesetz-Änderung ließ aufschrecken und den großen Umfang der Umstrukturierungs-Maß-

Erstunterzeichner*innen:

Herbert Behrens, MdB DIE LINKE; Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M. S.; Siegfried Damm, Vorstand VdStra; Thomas Eberhard-Köster, Koordinierungskreis attac; Dr. Michael Efler; Axel Friedrich, Internationaler Verkehrsberater; Michael Groß, MdB SPD; Wolfram Günther, Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn; Dorothea Härlin, berliner-wassertisch.net; Uwe Hiks, Bundesvorstand Naturfreunde; Sven-Christian Kindler, MdB Bündnis '90/Die Grünen; Bernhard Knierim, Bahn für alle; Monika Lege, Referentin für Verkehr Robin Wood; Sabine Leidig (MdB DIE LINKE); Stefan Lieb, FUSS e.V.; Jürgen Maier, Forum Entwicklung und Umwelt; Prof. Dr. Heiner Monheim, raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation, Lisa Paus (MdB Bündnis '90/Die Grünen); Dr. Werner Rügemer, Publizist; Hartmut Vatter, Berliner S-Bahn-Tisch; Gerlinde Schermer, SPD-Bundesparteitags-Delegierte; Antje Schumacher-Bergelin, Gewerkschaftssekretärin ver.di; Carl Waßmuth, Vorstand Gemeingut in BürgerInnenhand; Dr. Winfried Wolf, Bürgerbahn statt Börsenbahn

Plattform »Allianz gegen die Bundesfernstraßengesellschaft«

**Die Bundesregierung plant die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft (BFG).
Dazu sagen wir NEIN, aus folgenden Gründen:**

1. Wir sehen in diesem Vorhaben einen wesentlichen Schritt zur künftigen Beteiligung privater Kapitalanleger an Bau und Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen, die der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen.

Auch wenn Privatisierungspläne derzeit bestritten werden:
die geplante Änderung des Grundgesetzes öffnet dafür Tür und Tor.

- Die Beteiligung privater Kapitalanleger kommt die Allgemeinheit teuer zu stehen. Zinsforderungen und Renditen werden die Kosten nach oben treiben.
- Parlament und Bürgerinnen und Bürger verlieren enorm an Einfluss darüber, was in der Verkehrspolitik geschieht.

2. Die Zentralisierung von Planung, Bau und Bewirtschaftung der Autobahnen und Bundesstraßen beim Bund schafft mehr Probleme als sie löst.

- Die Arbeitsplätze vieler tausender Beschäftigter werden bedroht und ihre Erfahrung entwertet.
- Kompetenz und Synergien aus der gemeinsamen Bewirtschaftung des gesamten Straßennetzes geht verloren.
- Regionale Unternehmen kämen allenfalls noch als Nachunternehmer zum Zuge oder müssen ganz aufgeben.

3. Die BFG wäre ein Hindernis für die notwendige sozialökologische Verkehrswende.

- Wenn allein Bundesfernstraßen außerhalb des Schuldenregimes gebaut werden können, geht das zu Lasten des öffentlichen Verkehrs.
- Mit dem »Finanzierungskreislauf Straße« wird der schädliche Straßenverkehr abgekoppelt. Die externen (Umwelt- und Gesundheits-) Kosten werden dauerhaft auf die Allgemeinheit abgewälzt.

Wir können und wollen diesen Kurs stoppen: die Änderung des Grundgesetzes braucht zwei Drittel der Stimmen des Bundestages und die Zustimmung der Länder.

**Organisationen und Einzelpersonen können diesen Appell online unterzeichnen
unter www.keine-fernstrassengesellschaft.de**

Kommt die Bundesfernstraßengesellschaft, bleibt die Verkehrswende auf der Strecke

von Karl-Heinz Ludewig

Am 4. Dezember 2015 trafen sich über 40 VertreterInnen aus Gewerkschaften, Straßenbau-Betrieben, Bürgerinitiativen sowie PrivatisierungsgegnerInnen und Landtagsabgeordnete der LINKEN auf Einladung von Sabine Leidig. Anlass ist die dem Verkehrssektor drohende, gravierende Strukturveränderung zulasten ökologischer Verkehrsträger. Neubau, Ausbau und Betrieb von Bundesfernstraßen sollen zentralisiert, ins Privatrecht ausgelagert und dann privatisiert werden. Autobahnneubau bekommt eine Renaissance. Für die Verkehrswende bleibt kein Geld mehr übrig.

Für den Input sorgte Carl Waßmuth von »Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB)«. Er berichtete, dass der Vorschlag zu einer Bundesfernstraßen-Gesellschaft (BFG) von der Fratzscher-Kommission kam, einberufen von Wirtschaftsminister Gabriel. Bei der BFG geht es um 150 Milliarden Euro, dieses Geld hat der Staat nicht bar, deswegen soll die BFG sich verschulden dürfen, und sie soll schuldenfinanzierte Autobahn-Projekte aufle-

gen. Die zum Beispiel von Versicherungen geleisteten Kredite gelten wegen der speziellen Konstruktionsweise der BFG nicht als Schulden im Sinne der Schuldenbremse. Nichtsdestotrotz müssen die Schulden aus diesem gigantischen Schattenhaushalt aus Steuern und Gebühren zurückbezahlt werden. Und zwar zusätzlich der sehr teuren Zinsen, die der Preis wären für das Schuldenverstecken. Schienen- und Wasserwege unterlägen dem gegenüber der Schuldenbremse und damit Haushaltsengpässen. Eine private Gesellschaft entzöge sich zudem der demokratischen Kontrolle. (Von Carl Waßmuth und Katja Thiele ist Anfang März 2016 im Auftrag der Gewerkschaft Verdi und der Rosa-Luxemburg-Stiftung die Studie »Aktuelle Entwicklungen bei der Privatisierung der Daseinsvorsorge in Deutschland« erschienen – sie ist abrufbar unter www.gemeingut.org/privatisierungsstudie).

Arbeitsplätze bedroht

Die Bundesregierung lässt keinen Zweifel daran, dass sie eine Bundesfernstraßengesellschaft will, was die Abkehr von der bisherigen Auftragsverwaltung für die Bundesländer bedeuten würde. Heute verwalten 30.000 öffentlich Beschäftigte den Straßenbau, 18.000 davon



die Bundesfernstraßen; sie sind bei den Ländern angesiedelt, das hat das Grundgesetz so vorgesehen. Deren Arbeitsplätze sind bedroht. Voraussichtlich würde eine solche Gesellschaft zunächst nur die Autobahnen umfassen. Selbst wenn diese Gesellschaft zu 100 Prozent im öffentlichen Besitz wäre, wäre das Ziel dennoch mehr private Beteiligung am Bau, Unterhalt und vor allem Finanzierung der Straßeninfrastruktur. Letzteres hat bei den laufenden Öffentlich-Privaten-Partnerschaften-Projekten (ÖPP) im Fernstraßenbau zu erheblichen Mehrkosten gegenüber der konventionellen Variante geführt, sodass die vom Bund vorbereitete BFG schon aus fiskalischer Perspektive höchst kritisch zu sehen ist. Höchstwahrscheinlich sind für eine BFG auch Änderungen des Grundgesetzes notwendig.

Die Verkehrsminister der Länder halten dagegen und haben eine Kommission unter dem früheren Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig eingesetzt (Bodewig II – Kommission). Drei verschiedene Szenarien (Umsetzung Fratzscher-Kommission, Bundesfernstraßengesellschaft und Reform der Auftragsverwaltung durch Bund und Länder) wurden analysiert und bewertet, die Ergebnisse wurden mittlerweile auf einer Sonder-Verkehrsminis-

terkonferenz (VMK) am 23. Februar 2016 präsentiert und ein einstimmiger Beschluss gegen eine Bundesfernstraßengesellschaft gefasst.

Bundesfernstraßengesellschaft verhindern

In der Diskussion der Tagung wurden Vorschläge zur Verbesserung der Auftragsverwaltungen gemacht: mehr Personal mit besserer Bezahlung, höhere Erstattung an (überjährigen) Planungskosten. Einig war man sich in der Ablehnung der BFG und die Zusammenarbeit von betroffenen Beschäftigten, Gewerkschaften, Umweltinitiativen, PrivatisierungsgegnerInnen mit LINKEN aus Bund, Ländern und Kommunen soll intensiviert werden.

Die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag hat sich klar gegen die Gründung einer solchen Gesellschaft ausgesprochen. Zu diesem Antrag hat der Verkehrsausschuss bereits eine Anhörung (Termin: 13.4.2016) beschlossen.

Der Parteivorstand DIE LINKE hat 20. 2. 2015 den Beschluss »NEIN zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft« gefasst, der fast wortgleich dem Aufruf der o.a. Plattform entspricht: <http://gleft.de/lf3>.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Klaus Ernst, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Jutta Krellmann, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Thomas Nord, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung beabsichtigt, mit einem „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes“ (Bundestagsdrucksache 18/6487) der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) weitere Aufgaben und Zuständigkeiten zu übertragen. Im Zentrum steht dabei, dass die VIFG neben den Einnahmen aus der Lkw-Maut zukünftig auch die im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel für Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen verwalten und verteilen soll.

Der Bundesrat hat dazu die Befürchtung geäußert, „dass damit ein erster Schritt zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft und damit einhergehend die Abschaffung der Auftragsverwaltung durch die Länder für die Bundesfernstraßen vollzogen werden könnte“. Er hat allen strukturellen Veränderungen, welche die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft vorbereiten, eine klare Absage erteilt (vgl. Bundesratsdrucksache 413/15 (Beschluss)).

Zuvor bereits haben die Länder eine „Kommission Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ (sog. Bodewig-II-Kommission) eingesetzt. Diese Kommission soll bis zum Frühjahr 2016 aktuelle Untersuchungen zur Optimierung der Auftragsverwaltung bewerten (vgl. „Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zur Umfrage vom 13. Juli 2015“). Ein Zwischenbericht der Kommission liegt bereits vor, zu dem die Länder auf der Verkehrsministerkonferenz am 8./9. Oktober 2015 (TOP 6.1) einen zielführenden Beschluss zur Optimierung der Auftragsverwaltung gefasst haben.

Die Bundesregierung macht nun aber – auch nach Ansicht vieler Fachverbände – den zweiten Schritt vor dem ersten. Statt, wie die Länder, eine gründliche Problemanalyse vorzunehmen, hat sich der Bund auf die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft zur Bewirtschaftung des Bundesfernstraßennetzes bzw. der Bundesautobah-

nen festgelegt. Die ressortübergreifenden Planungen dienen dem Ziel, privates Kapital für den Straßenbau zu mobilisieren und institutionellen Kapitalanlegern sichere Anlagemöglichkeiten mit höheren Renditen zu verschaffen, als sie in der derzeitigen Niedrigzinsphase üblich sind. Die Planungen für eine Bundesfernstraßengesellschaft reihen sich damit in die geplante Privatisierungswelle ein, die mit der so genannten Fratzscher-Kommission im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, vorbereitet wurde.

Darüber hinaus scheint die Umgehung der Schuldenbremse eine Motivation für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft zu sein. Effizienzvorteile für die Bereitstellung von Straßenverkehrsinfrastruktur, die nicht auch durch Reformen der Auftragsverwaltung und der Bundesverkehrswegeplanung erzielt werden könnten, sind jedoch nicht erkennbar.

Eine Zentralisierung der in Länderzuständigkeit erbrachten Leistungen in einer Bundesfernstraßengesellschaft ist vielmehr mit erheblichen politischen Widerständen und administrativen Umsetzungsproblemen verbunden. Dies würde die Leistungsfähigkeit im Bereich Planung und Bau von Bundesfernstraßen über Jahre verringern. Die „Reform“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hat gezeigt, dass eine Bündelung von Kompetenzen gegen den Willen der Länder und Beschäftigten nicht erfolgreich sein kann.

Die Gründung der Bundesfernstraßengesellschaft führt voraussichtlich zur Zerschlagung der Straßenbauverwaltungen der Länder mit ihren 30.000 Beschäftigten. Dadurch wären insbesondere im Bereich des Straßenunterhaltungsdienstes Arbeitsplätze bzw. durch Ausgliederungen tarifliche Sicherheiten und eine effiziente Bewirtschaftung der Landesstraßen gefährdet. Es ist fraglich, ob der volkswirtschaftliche Nutzen der geplanten Bundesfernstraßengesellschaft überwiegt im Vergleich zu der bestehenden Leistungserbringung aus einer Hand für alle überregionalen Straßen durch die Länder.

Ein wirtschaftlicher Vorteil einer Bundesfernstraßengesellschaft ist schon deshalb nicht zu erwarten, weil die geplante Inanspruchnahme privaten Kapitals mit erheblichen Zinsnachteilen gegenüber der öffentlichen Finanzierung verbunden ist. Darauf hat der Bundesrechnungshof im Zusammenhang mit Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) bereits mehrfach hingewiesen. Mit ÖPP verbunden sind erfahrungsgemäß oft höhere Kosten und schlechtere Leistungen. Zu befürchten ist zudem, dass dann nicht mehr verkehrspolitische Aspekte, sondern Renditeerwartungen für Investitionsentscheidungen maßgeblich sind. Dadurch würde auch der Einfluss des Bundestages als Haushaltsgesetzgeber erheblich eingeschränkt.

Von Effizienzvorteilen gegenüber den bestehenden Straßenbauverwaltungen ist durch die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft nicht auszugehen, auch deshalb ist deren Gründung widersinnig. Alternativ ist angesichts des drängenden Sanierungsrückstandes des gesamten Straßennetzes die Auftragsverwaltung dringend unter Beteiligung der Länder und der fachkundigen Beschäftigten zu reformieren.

Diese Reform müsste vor allem auch bei der Bundesregierung selber ansetzen, die ihrer Aufsicht bislang nicht gerecht wird. Eine effektive Steuerung des Bundes im Sinne einer prioritären Umsetzung von Straßenprojekten ließe sich dabei durch einfach- oder untergesetzlich umzusetzende Maßnahmen sicherstellen, beispielsweise durch frühzeitige Finanzierungszusagen des Bundes (wie bei Investitionen in die Bundesschienenwege), durch mehrjährige Finanzierungspläne für Einzelprojekte oder durch die Erhöhung des Bundesanteils an den Planungskosten.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. alle Aktivitäten zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft, welche mit der Bewirtschaftung des Bundesfernstraßennetzes oder Teilen des Netzes beauftragt wird, sofort einzustellen;
 2. nach Vorliegen des Endberichts der von den Bundesländern ins Leben gerufenen Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ noch in dieser Legislaturperiode gemeinsam mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung Straße zu erarbeiten und umzusetzen.

Berlin, den 3. November 2015

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Von der Bundesfernstraßengesellschaft zur »zentralen Kapitalsammelstelle«

von Carl Waßmuth, Gemeingut in BürgerInnenhand GiB

Am 23.2. 2016 hat die Bodewig-II-Kommission ihren Abschlussbericht vorgelegt. Im Zentrum der Diskussion steht zunächst der Vorschlag der Bundesregierung, eine Bundesfernstraßengesellschaft (BFG) zu gründen. Die BFG könnte jedoch schnell Geschichte sein, denn sie wird von den Ländern abgelehnt und ist auch für den Bund nur eine Option unter mehreren, um sein Ziel, privates Kapital in den Fernstraßenbau einzubeziehen, zu erreichen. Nachfolgend die Hintergründe:

Maximalforderungen im Vorschlag des Verkehrsministeriums

Im Papier des Verkehrsministeriums vom Dezember 2015 »Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen« werden mehrere Anforderungen gestellt. Im Vordergrund steht eine Kritik von Planung, Organisation und Finanzierung der Bundesfernstraßen im Rahmen der bestehenden Auftragsverwaltung. Ein weiteres Ziel ist die »Mobilisierung privater Investitionen«.

Insgesamt soll eine zentrale Bundesfernstraßengesellschaft (BFG) eingerichtet werden. Diese BFG soll

- eine GmbH sein,
- ebenso wie das Eigentum an den Bundesfernstraßen im Eigentum des Bundes stehen, (wobei unklar bleibt, ob die BFG das Eigentum an den Bundesfernstraßen erhalten soll)
- zuständig werden für den Lebenszyklus Straße, d. h. gebündelt für die Aufgaben Planen (einschließlich Grunderwerb), Bauen, Betreiben, Erhalten und Finanzieren
- dazu die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Ländern übernehmen
- bei der Netzbewirtschaftung betriebswirtschaftlichen Grundsätzen folgen
- über eine eigene Kapazität zur Kreditaufnahme verfügen
- ermöglichen, dass in ihre Projekte privates Kapital fließen kann
- ohne Haftungsverbund zum Bund ausgebildet werden
- hoheitliche Aufgaben an die staatliche Verwaltung abgeben, bzw. diese zum Teil durch Beleihung von der staatlichen Verwaltung (rück)übernehmen
- mittels gesetzgeberischer Vorkehrungen eingerichtet werden, evtl. durch Änderungen des Grundgesetzes

In der ARD-Sendung »Kontraste« vom 11.02.2016 wurde berichtet, dass Wirtschaftsmister Gabriel das Papier gegenüber dem Sender nicht kommentieren mochte. Es handele sich »nur um ein Papier aus dem Verkehrsministerium und gar nicht aus seinem Hause.«

Forderung vom »Einbezug privaten Kapitals« rückt in den Hintergrund, wird aber kontinuierlich weiterverfolgt

Nachdem die Fratzscher-Kommission offensiv den Einbezug privaten Kapitals^[1] in den Ausbau und Betrieb von öffentlichen Infrastrukturen gefordert hatte, um mehr Investitionen zu ermöglichen, ist seit dem Sommer 2015 diese Frage in den Hintergrund gerückt. Seither wird von der Bundesregierung vor allem auf die notwendige Reform der Auftragsverwaltungen abgehoben. Die Versicherungen selbst haben sich über einen detaillierten Vorschlag zur Struktur einer Bundesfernstraßengesellschaft in die Reformdebatte eingebracht. Auch hier finden sich weit mehr Argumente zu Prozessoptimierungen als zu der Forderung, privates Kapital einzubeziehen.

Einbezug von privatem Kapital im den Papieren der SPD

Die Position der SPD zum Einbezug von privatem Kapital in Bau, Sanierung, Erhalt und Betrieb von öffentlichen Infrastrukturen ist widersprüchlich. Der Parteivorsitzende und Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel betonte im Zuge der Einsetzung der Fratzscher-Kommission, es gehe »nicht um die Neuauflage von PPP-Projekten«. Als die Fratzscher-Kommission neun Monate später sehr konkret den Einbezug von privatem Kapital empfahl und dabei PPP als eine sinnvolle Option sah, widersprach Gabriel jedoch nicht.

Der »Arbeitskreis Verkehr« der SPD-Bundestagsfraktion wollte im Juni 2015 diskutieren, »wie die konkrete Einbindung von privatem Kapital im Rahmen eines öffentlichen Fonds (z. B. als Bürgerfonds) hinsichtlich Laufzeiten, Renditeerwartungen und die Anbindung an die Finanzierung der konkreten Projekte ausgestaltet werden könnte.« Das »ob« scheint nicht mehr in Frage zu stehen. Auf dem Parteitag der SPD im Dezember 2015 wurden zahlreiche Anträge gegen den Einbezug von privatem Kapital in öffentliche Infrastrukturen gestellt, erhielten jedoch keine Mehrheit. Anträge für den Einbezug von privatem Kapital in öffentliche Infrastrukturen gab es allerdings gar keine. Entsprechend knapp war die Diskussion auf dem Parteitag zu dem Thema.

Diese Diskussion wurde stattdessen vom Arbeitskreis Verkehr der der SPD-Bundestagsfraktion in einem Positionspapier aufgenommen, unterstützt durch die Abgeordneten der Arbeitskreise Finanzen und Haushalt. Danach sollte mit einer Bundesfernstraßengesellschaft auch das Ziel erreicht werden können, zusätzliches privates Kapital für öffentliche Investitionen in die Bundesfernstraßen zu mobilisieren. Gleichzeitig wurde angegeben, dass der »Ansatz Privat vor Staat« sowie »eine Privatisierung öffentlichen Eigentums und Übertragung von Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge an private Geldgeber« abgelehnt wird. Ein anderes Ziel war, »die Verteilung der Investitionen auf der Zeitachse zu optimieren und künftig so auf ÖPP verzichten zu können.« Dieses Ziel sollte dadurch erreicht werden, »dass

die neue Institution in begrenztem Umfang Kredite aufnehmen kann.« Das Papier wurde allerdings nicht in die Fraktion zur Abstimmung eingebracht.

Die Landeswirtschaftsminister forderten im Januar dieses Jahres, dass »die Erschließung privatwirtschaftlicher Finanzierungsquellen für eine öffentlich-private Investitionspartnerschaft« nicht zum Tabu erhoben werden dürfe.

Einbezug von privatem Kapital in den Berichten der Bodewig-II-Kommission

Die Verkehrsminister der Länder hatten als Reaktion auf die Forderungen des Fratzscher-Berichts die Bodewig-II-Kommission eingerichtet. Fragestellungen zur Einbindung von privatem Kapital wurden dort zwar nur am Rande behandelt. Die Einbindung privatem Kapital wird als Option jedoch nicht ausgeschlossen:

»Zur Gewinnung privater Investitionen bedarf es einer Rendite. Damit erhöhen sich zwangsläufig die Finanzierungskosten für die Bereitstellung der hierüber bereitgestellten Infrastruktur. Privates Kapital kann letztendlich nur in Einzelprojekten bzw. über Konzessionsmodelle Eingang in die Gesamtfinanzierung finden.« (Bodewig-Abschlussbericht 2016)

Allerdings wird die Einbindung privatem Kapital durch sprachliche Wendungen (»letztendlich nur« – »nur in Einzelprojekten bzw. über Konzessionsmodelle« – »nur auf Einzelprojekt- bzw. Konzessionsbasis ein beschränkter Beitrag«) als begrenzt beschrieben. Eine objektive (und somit später überprüfbare) Grenzsetzung findet allerdings nicht statt.

Es könnte entsprechend der vorgeschlagenen Modelle der Bodewig-II-Kommission einer entsprechenden Gesellschaft die Kreditfähigkeit gestattet werden. Vor allem könnte die Möglichkeit eingeräumt werden, Kapitalanlegern ÖPP-Verträge anzubieten. Die Renditeerwartungen der Kapitalanleger werden für Eigenkapital mit 5 bis 15 Prozent beziffert, für Fremdkapital mit 2 bis 7 Prozent. Das sind zum einen erhebliche Spannen, zum anderen würden auch die Untergrenzen schon eine erhebliche Verteuerung der Finanzierungskosten für die öffentliche Hand bedeuten. Es ist in Frage zu stellen, ob vor diesem Hintergrund die folgende Angabe zur möglichen Renditeherkunft beruhigen kann:

»Dabei kann die Rendite für die privaten Kapitalgeber über Einsparungen oder über Ausschüttungen (Mauteinnahmen, Ausschüttungen) realisiert werden.« (ebd.)

Die Positionen zur Einbindung von privatem Kapital wirken eigenartig abgekoppelt von den anderen Aussagen im Bericht. Die Notwendigkeit der Einbindung von privatem Kapital wird nicht schlüssig begründet und auch nicht die Erfordernis einer spezialisierten, zentralen Finanzierungsgesellschaft. Wer ÖPP kritisch sieht, könnte auch dadurch beunruhigt werden, dass im Bodewig-Abschlussbericht das schnellere Bauen in den Vordergrund gestellt wird. Die schnellere Fertigstellung

ist eines der Hauptargumente des Verkehrsministeriums für ÖPP. Da ist der Weg kurz zu der Folgerung, dass künftig in den Ländern belohnt wird, wer ÖPP einsetzt.

Es geht um Privatisierung

Kaum jemand fordert offensiv ÖPP, aber ohne ÖPP macht die ganze Konstruktion für die meisten an der Diskussion um eine Fernstraßengesellschaft Beteiligten keinen Sinn. Schließt man ÖPP ganz aus, bleibt von den Reformvorschlägen wenig übrig. Gleichzeitig zeigen sich interessante Widerstände. Ein Beispiel liefert die Parlamentsdebatte in Niedersachsen vom 21.1.2016. Der Niedersächsische Landtag hatte an diesem Tag einen Antrag der rot-grünen Mehrheit vorliegen, der Privatisierungstendenzen zurückweist. In der Debatte kommentierte das der Landtagsabgeordnete Karsten Heineking (CDU) wie folgt:

»In dem Ursprungsantrag gefällt uns insbesondere folgende Bemerkung im letzten Spiegelstrich der Entschliebung nicht: »Überlegungen für jedwede Privatisierung des Fernstraßennetzes oder des Fernstraßenbaus lehnt der Landtag ab.« Im weiteren Verlauf fordern Sie unter Nr. 5 die Landesregierung auf, »keiner Infrastrukturgesellschaft zuzustimmen, deren Neustrukturierung zu einer Öffnung für die Privatisierung des Baus und des Betriebens der Infrastruktur des Bundes führen wird, sondern sich dafür einzusetzen, dass der vollständige Besitz in öffentlicher Hand verbleiben wird.« Diese Forderung ist in der heutigen Zeit kontraproduktiv und verhindert eine schnelle und günstige Erstellung von Infrastrukturprojekten.« (Niedersächsischer Landtag – 17. Wahlperiode – 86. Plenarsitzung am 21. Januar 2016)

Dass ÖPP ein wichtiges – vermutlich das zentrale – Instrument zum Einbezug privaten Kapitals wird, zeigt auch die interessante Schnittmenge der Interessen von Bauindustrie und Versicherungen. Die beiden Verbände haben nicht nur eine gemeinsame Pressemitteilung zur Frage herausgegeben, sie haben auch ein gemeinsames Positionspapier dazu verfasst. In diesem Papier spielt der Einbezug von privatem Kapital auf Projektebene eine zentrale Rolle. Dass diese Forderung gemeinsam erhoben wird, ist ungewöhnlich. Die Schnittmenge erschließt sich nicht auf Anhieb: Die Bauindustrie will rentabel bauen, die Versicherungskonzerne Geld anlegen. Darin stecken Interessengegensätze: Entweder wollen beide anlegen, dann ist die Frage, wer wie viel vom Kuchen bekommt. Derzeit ist die Bauindustrie klar in der Vorhand: Sie hat viel günstigere Eigenkapitalvorschriften. Oder die Bauindustrie will günstig bauen (und das dem Staat dann teuer verkaufen), dann benötigen sie dafür günstige Kredite. Die Versicherungen wollen aber ihr Geld hoch verzinsen. Eine Auflösung dieser Widersprüche ergibt sich, wenn der ÖPP-Markt insgesamt so stark wächst, dass für beide Interessengruppen ein absoluter Zuwachs erreicht werden kann, selbst wenn sie proportional Marktanteile verlieren.

Vor diesem Hintergrund werden vermutlich auch die Hoffnungen enttäuscht, eine deutsche ASFINAG

könnte sich ähnlich wie die österreichische ASFINAG eines ausgeweiteten Einsatzes von ÖPP enthalten. Die Bundesregierung hat den ganzen Prozess mit dem Ziel angestoßen, privates Kapital einzubinden. Die bundeseigenen Gesellschaften, die den Prozess begleiten und institutionell umsetzen sollen sind vor allem die VIFG, die DEGES und die ÖPP Deutschland AG. Aller drei Gesellschaften sind extrem ÖPP-bejahend, ja teilweise wachsen ihnen Bedeutung und Aufgaben zu, wenn sich der Einsatz von ÖPP ausweitet.

Keine Bundesfernstraßengesellschaft – aber »Umsetzungsstrategien«, die Vergleichbares bewirken

Die Länder stellen sich in ihrer Schlussbetrachtung im Prozess in zentralen Fragen gegen die Pläne des Bundes:

»Die Länder stellen die politische Frage, ob die Reformziele des Bundes überhaupt zentral erreichbar sind, wenn man sich ausschließlich auf eine organisatorische Konzentration der Prozesse fokussiert. Dies ist – auch angesichts zunehmender umfänglicher Transaktionskosten und einer langen zeitlichen Umsetzungsphase – zweifelhaft. Ein Zeitfenster von deutlich mehr als einer Dekade ist im Falle der Gründung einer eigenen Bundesgesellschaft (inklusive Grundgesetzänderung und Integration) anzunehmen. Dagegen sind die im vorliegenden Bericht beschriebenen Umsetzungsstrategien ohne Friktionen in einem Zeitraum von ca. zwei Jahren durchführbar.« (Bodewig-Abschlussbericht 2016)

Der angedeutete Konflikt bezieht sich allerdings nicht auf die Einbindung privaten Kapitals. Der ursprüngliche Vorschlag der Fratzscher-Kommission, privatem Kapital (zentralisierten und strukturierten) Zugang zum Bau, Unterhalt und Betrieb öffentlichen Infrastrukturen zu verschaffen, wird erfüllt. Die Fratzscher-Kommission hatte gefordert:

»[Es] müsste ein Mechanismus gefunden werden, um die [...] Risiken mindestens teilweise auf private Investoren zu übertragen. Dafür kämen [...] in Frage: Koinvestitionen auf Projektebene mit Infrastruktur-fonds oder anderen institutionellen Investoren, die ihrerseits Kapitalsammelstellen sind und auf diese Weise Risiko gebündelt weitergeben.« (Fratzscher-Kommission 2015)

Das Modell deckt sich mit den Forderungen von Bauindustrie und Versicherungswirtschaft:

»Eine solche Gesellschaft böte [...] auf Projektebene viele Möglichkeiten, privates Kapital zu beteiligen. »Öffentlich-private Partnerschaften haben sich bewährt. Alle bisherigen Projekte waren im Kosten- und Zeitraumen, Mehrkosten gab es nicht, betont Knipper. Investoren könnten mit der Übernahme von Projektrisiken höhere Renditen erzielen als etwa mit Bundesanleihen. Im Gegenzug werde der Staat von Risiken entlastet. »Bei ÖPP gilt, Rendite gegen die Übernahme von Risiken. Das ist ein fairer Deal, so Knipper« (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie 2015)

Eine »Kapitalsammelstelle« oder vergleichbare zentrale Einrichtung kann der Bund ohne explizite Zustimmung der Länder einrichten, es sind auch keine Grundgesetzänderungen mehr erforderlich. Der Vorteil für die Länder dabei ist: Sie können damit werben, dass die Auftragsverwaltungen erhalten bleiben und sogar ausgebaut werden. Die langfristigen Folgen des Einbezugs von privatem Kapital bleiben ausgeblendet.

Die Ergebnisse der Bodewig-II-Kommission könnten allerdings ein Pyrrhussieg für die Länder werden. Ein wichtiges Ergebnis sind die Vorschläge, wie Prozesse so optimiert werden könnten, dass Länder für schnelleres Bauen belohnt werden. Schneller zu bauen heißt allerdings oft auch schlechter bauen und somit auf lange Sicht teurer bauen – dieses Geld wird den Ländern fehlen.

Folgen von Einbezug von privatem Kapital ohne Bundesfernstraßengesellschaft

Wenn die Länder sich jetzt als konfliktbereit feiern lassen (»Länder suchen den Konflikt mit Dobrindt«, Tagesspiegel vom 18.2.2016), verdecken sie, dass ihnen mit ihrer eigenen Position mittelfristig Nachteile entstehen könnten. Insbesondere droht die Aushöhlung der Auftragsverwaltungen:

- Die Schaffung von Doppelstrukturen beim Bund könnte die Auftragsverwaltungen in den Ländern personell unter Druck setzen und mittelfristig dort den Abbau der betreffenden Stellen bewirken.
- Der Bund wird für seine »Kapitalsammelstelle« zudem die hochqualifizierten Fachkräfte anwerben – vor allem von den Ländern, denen sie dann fehlen. Schon heute zahlt z.B. die DEGES deutlich über den TVÖD-Tarifen. In der Folge bekommen wenige Fachkräfte mehr Geld, die Struktur der Fachkompetenz in den Ländern wird jedoch geschwächt, womit das Wissen der verbleibenden Fachkräfte entwertet und mittelfristig vom Stellenabbau bedroht wird.
- Gesteuert über die Mittelvergabe und zentral vorgegebene technische Systeme erfolgt sukzessive eine Verlagerung von Kompetenzen von den Ländern in Richtung Bund. Dieser Prozess erodiert die Auftragsverwaltungen. Einmal angelegt, kann er später einfacher grundgesetzlich oder gesetzlich verstärkt werden.
- Am gravierendsten kommt aber die Auftragsverwaltungen die erhebliche Verteuerung der Finanzierung zu stehen, wodurch dem Sektor insgesamt deutlich weniger produktiv einsetzbares Geld zur Verfügung steht. Der Anteil der Zinszahlungen am Gesamtvolumen steigt, in der Folge muss der Anteil der Mittel für Personal- und Sachkosten sinken. Folge ist die der Abbau von Stellen infolge des Rückgangs an verfügbaren Mitteln für Personalkosten.

Fazit

Der Bund möchte dringend privatem Kapital einen deutlich erweiterten Zugang zu öffentlichen Infrastrukturen verschaffen. Daran wird seit über zwei Jahren intensiv gearbeitet. Die Länder sind sich uneins, sie wollen ihre Auftragsverwaltungen schützen, wissen aber sowohl um landesspezifische Schwächen als auch um Schwächen des Systems der Auftragsverwaltungen. Zudem befinden sie sich mit dem Bund in Finanzverhandlungen, in denen es für einzelne Länder um gewaltige Summen geht. Vor diesem Hintergrund haben sich die Länder vom Bund in die Debatte um eine Bundesfernstraßengesellschaft drängen lassen. Die CDU schweigt zu dem Thema und lässt Finanzminister Schäuble gewähren, der einer der treibenden Kräfte in dem Prozess ist. Die SPD äußert sich widersprüchlich und verpasst es so, den Privatisierungsbestrebungen etwas Substantielles entgegenzusetzen. Im Ergebnis ist das konstant bleibende Hauptelement aller bisher von Bund und Ländern favorisierten Vorschläge die Schaffung zentraler Strukturen des Bundes, die den Einbezug von privatem Kapital in den Fernstraßenbau erleichtern sollen. Dieser Einbezug wird auch aktuell vom Bund forciert, er findet derzeit über Autobahn-ÖPP-Projekte statt. Diese ÖPP-Projekte sollen bereits im Zuge der »Neuen Generation ÖPP« erheblich ausgeweitet werden, u.a. durch eine Verdoppelung des bisherigen Volumens. Trotz dieser geplanten Ausweitung innerhalb der bestehenden Strukturen werden diese Strukturen aber offensichtlich von der Bundesregierung sowie von (bestimmten) Kapitalanlegergruppen als nicht ausreichend angesehen. Es soll daher einer zentralen Gesellschaft ermöglicht werden, den Einbezug weitgehend eigenständig – und somit wesentlich schwächer demokratisch kontrolliert – vorzunehmen. Dabei könnte auch die Risikoverteilung zwischen der öffentlichen Hand und den Anlegern neu gestaltet werden, mit dem wahrscheinlichen Ergebnis, dass die Kosten für die öffentliche Hand steigen. Die in den vergangenen zwölf Monaten geäußerten Reformvorschläge, die auf eine Effizienzsteigerung der Auftragsverwaltungen abzielen, könnten sich vor dem Hintergrund dieses Vorhabens als Ablenkungsmanöver erweisen, das der Erreichung des impliziten oder expliziten Einverständnisses der Länder für so ein Konstrukt (Arbeitstitel der Bodewig-II-Kommission »zentrale Kapitalsammelstelle«) dient. Mit dem Abschlussbericht der Bodewig-II-Kommission, der solch ein Konstrukt zulässt und über das Förderkriterium »schneller bauen wird belohnt« die derzeitigen ÖPP-bevorzugenden Strukturen verstärkt, ist der Bund vor diesem Hintergrund seinem Ziel, vereinfachte Anlagemöglichkeiten für Privatkapital im Fernstraßenbau über eine Reform der Auftragsverwaltungen zu verankern, ein Stück näher gerückt.¹

Mehr Informationen zu Privatisierung, insbesondere auch im Straßenbau unter www.gemeingut.org.

¹ Der Begriff Einbezug von privatem Kapital (in öffentliche Infrastrukturen/ in die öffentliche Daseinsvorsorge) wird häufig für den Vorgang verwendet, wenn private Kapitalanleger jenseits von Staatsanleihen Kredite für öffentliche Infrastrukturen bereitstellen. Es spricht jedoch einiges dafür, dass (auch) der umgekehrte Zusammenhang zutreffend ist: Durch ÖPPs werden öffentliche Infrastrukturen in die Interessen privaten Kapitals einbezogen.

ÖPP-Verträge offenlegen!

von Gerrit Schrammen

»Ob mit oder ohne Bundesfernstraßengesellschaft, in Zukunft wird es deutlich mehr privates Kapital im Straßenbau geben«, sagte Bundesverkehrsminister Dobrindt Anfang Januar fast wörtlich. Aller Kritik des Bundesrechnungshofes und auch den (wohl zu leise geäußerten) Bedenken des Koalitionspartners SPD zum Trotz setzt Bundesminister Dobrindt unbeirrt auf die sogenannte öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP). Wir schauen bei den ÖPP-Projekten genau hin und haben viele Anfrage zu verschiedenen neuen Projekten gestellt, aber die Regierung zieht sich immer wieder auf die Geheimhaltungsklauseln der Verträge zurück. Deswegen haben wir im Januar 2016 Anträge zur Offenlegung aller ÖPP-Verträge im Straßenbau und auch von denen mit TollCollect für die Erhebung der Lkw-Maut eingebracht, die allerdings noch nicht behandelt wurden. Schließlich hat noch die schwarz-gelbe Koalition beschlossen, dass ÖPP-Verträge offen gelegt werden sollen.

Es gibt nicht zu wenige Straßen, sondern zu viel Verkehr: Nein zu diesem Bundesverkehrswegeplan

von Sabine Leidig, MdB

Der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP) liegt seit zwei Wochen auf dem Tisch. Darin wird festgelegt, in welche Verkehrsprojekte der Bund in den nächsten 15 bis 20 Jahren investiert. Es geht also darum, welche Verkehrspolitik »betoniert« werden soll – und da werden die Weichen falsch gestellt! 50 Milliarden Euro sind für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen und Autobahnen vorgesehen; dabei ist der Straßenverkehr heute schon eine große Last für Menschen und Umwelt. »Wer Straßen sät wird Verkehr ernten« – das ist eine wesentliche Erkenntnis der vergangenen Jahrzehnte; und wir werden auch künftig erleben, dass nach dem Ausbau einer Autobahn der Stau dann dreispurig statt zweispurig wird. Notwendig ist ein ganz anderer Plan: wie kann es gelingen, die Versorgung mit Gütern mit weniger Transportkilometern zu schaffen und mehr Güterverkehr runter von der Straße und stattdessen auf Bahn und Schiffe zu verlagern. Welche Angebote müssen ausgebaut werden, damit die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind, um ihre Ziele zu erreichen?

Es ist längst klar, dass mehr Verkehr nicht mehr Wohlstand bringt. Im Gegenteil:

Die Grundlage des BVWP sind die Verkehrsprognosen, die sich aus den Trends der letzten Jahre ergeben. Dieser Trend eines unaufhaltsam ansteigenden Verkehrsaufkommens ist aber für eine Steigerung des Wohlstands in Deutschland nicht förderlich, sondern abträglich, da er mit seinen Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschäden lebensfeindlich ist. Gestaltende Politik hat die Aufgabe, die Mobilitätsbedürfnisse der Men-

schen ökologisch und sozial ausgewogen zu befriedigen und gleichzeitig die Lebensqualität zu steigern. Dafür brauchen wir einen langfristigen Plan. Beim BVWP geht es aber wie bisher darum, wie man dem angeblich un-aufhaltsam weiter ansteigendem Verkehr Herr werden kann. Hier resigniert die Politik vor den Lobbyinteressen der Bau- und Automobilindustrie und gibt jeglichen Gestaltungswillen auf.

Die sogenannte Bürgerbeteiligung wird jetzt im Eiltempo durchgezogen. Aber für eine wirklich demokratische Festlegung darüber, welche Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahrzehnten in Beton gegossen wird, wäre eine Entscheidung über echte Möglichkeiten notwendig, die soziale und ökologische Belange wie insbesondere den Klimaschutz neben den Interessen der Wirtschaft berücksichtigen. Es spricht Bände, dass der Verkehrsminister weder den BVWP noch den dazugehörigen Umweltbericht mit der Umweltministerin abgestimmt hat, wie aus der Antwort auf eine schriftliche Frage von mir an die Bundesregierung hervorgeht.²

Leider ist auch bei den Schienenprojekten in der höchsten Kategorie nicht erkennbar, dass das Netz insgesamt ertüchtigt und ein Deutschlandtakt ermöglicht wird, und die Einstufung orientiert sich offenbar nicht am Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Ohne ein zukunftsorientiertes Gesamtkonzept und eine transparente Bewertungsgrundlage ist dieser BVWP Ausdruck einer reinen Klientelpolitik: Die mächtigen Interessen der Auto- und Bauindustrie werden bedient und die Bewertung orientiert sich wohl mehr daran, welche Parteifreunde und Stammwähler beglückt werden sollen. Das sieht man insbesondere daran, dass Bayern wieder einmal überproportional vertreten ist bei Straße und Schiene.

Die Umweltverbände BUND, NABU, VCD und DNR fordern zu Recht einen Stopp der derzeit laufenden öffentlichen Beteiligung zum BVWP, da die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür wegen der Mängel nicht erfüllt sind (siehe deren Pressemitteilung unter <http://gleft.de/ifc>). Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans ist aber nicht nur unfertig und völlig schräg bei der (Umwelt-)Kosteneinschätzung und der Einstufungen der Projekte, sondern steht schon in den Grundannahmen auf einem Fundament, das nicht zukunftsfähig ist. Deshalb bringen wir im April noch den Antrag »Bundesverkehrswegeplan 2030 stoppen – Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen« in den Bundestag ein

² Das Bundesumweltministerium (BMU) wurde durch unsere Frage und die Antwort auf diesen Vorgang aufmerksam – was an sich schon verwunderlich ist, da auch dort eine Person zum BVWP arbeitet. Wie aus einem Bericht der Rheinischen Post (<http://gleft.de/ifd>) hervorgeht, fordert Umweltministerin Hendricks ihren CSU-Kollegen Dobrindt auf, die geplante Bekanntmachung des Verkehrswegeplans gegenüber dem Bundestag und den Bundesländern zu unterlassen und erst dann durchzuführen, wenn der Plan mit den übrigen Bundesministerien abgestimmt wurde. Die Bekanntmachung erfolgte dann trotzdem wie geplant. Die Frage mit Antwort findet sich auf [Drucksache 18/7842](http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/078/1807842), Seite 49. (<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/078/1807842>).

Verkehrswende statt fatales »Weiter so« – Kommentar zur Infrastrukturpolitik des Bundes

von Martin Wegner

Man kann Zweifel am Sinn und Unsinn eines BVWP haben, denn die Geschichte des BVWP 2003 ist keine Erfolgsgeschichte. Dessen verkehrspolitischen Ziele, allen voran die Stärkung der umweltschonenderen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie die Vorfahrt für Erhaltungsmaßnahmen, wurden weit verfehlt.

Die Schiene sollte durch die Aufteilung der Investitionsmittel ihren Anteil am Güterverkehrsaufkommen auf rund 25% steigern, die Straße Anteile verlieren und »nur« noch 61,5% des Güterverkehrs aufnehmen. Eingetreten ist das Gegenteil, denn nunmehr werden fast drei Viertel des Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt, bei herben Rückgängen bei Schiene und Wasserstraße. Dies liegt vor allem daran, dass die Straße in den letzten 15 Jahren massiv ausgebaut wurde – die Bedarfsplanmittel für Aus- und Neubau wurden hier mehr als ausgeschöpft, der Erhalt jedoch spürbar vernachlässigt und nur gut 60% der Mittel abgerufen (siehe Kleine Anfrage der Linksfraktion 18/5865). Effektiv gingen bei der Straße zwei Drittel in Aus- und Neubau!

Dieses Verhältnis will die Bundesregierung verkehrsträgerübergreifend mehr als umkehren und bis 2030 fast 70% aller Mittel in den Erhalt stecken. Auf dem Papier ist Wende gelungen – aber nur durch kaum versteckte Rechenricks. Der Aufwuchs bei den Erhaltungsmitteln ist Resultat einer simplen Umdefinition von Ausbaumitteln als Erhaltungsmittel, was im BVWP 2003 noch nicht der Fall war. Bereinigt man die Statistik um diesen Buchungstrick und verwendet die gleiche Berechnungsmethode wie vor 13 Jahren, sollen wie schon im BVWP 2003 lediglich rund 56% in den Erhalt gehen. Auch die Ankündigung, die Gesamtmittel zu Gunsten der ökologischeren Verkehrsträger umzuverteilen, ist schlichtweg falsch: Die Mittelaufteilung im BVWP auf die Verkehrsträger ist exakt dieselbe wie im BVWP 2003. Es ist egal, ob die »3« im Titel des BVWP an letzter oder vorletzter Stelle steht, die BVWP 2003 und 2030 sind von der Struktur her identisch.

Dieses Beharren auf einem »Weiter so« ist eine klare Absage an eine ökologische Verkehrspolitik, welche einer echten Umverteilung der Investitionsmittel zu Gunsten der Schiene und Wasserstraße bedarf. Zudem muss der Erhalt endlich nicht nur auf dem Papier gestärkt werden, denn der Neubau – vor allem von Straßen – von heute ist das Erhaltungsproblem von morgen, welches nur durch eine Abkehr von der Neubauideologie gelöst werden kann.

Vor allem muss dringend das Chaos beim Vollzug des BVWP beseitigt werden. Wie der Vollzug des BVWP 2003 beweist, sind Eckwerte eines Plans nichts wert, wenn in der Praxis das exakte Gegenteil erfolgt. Um den ökologisch fatalen Siegeszug der Straße beim Güterverkehr aufzuhalten, müssen nicht nur mehr Mittel in die

anderen Verkehrsträger fließen, sondern flankierende Maßnahmen bei der Haushalts- sowie Verkehrspolitik ergriffen werden. Dazu gehört vor allem das Streichen der Deckungsfähigkeiten der Bautitel im Verkehrshaushalt, sonst bleibt selbiger ein Verschiebebahnhof zu Gunsten des Neu- und Ausbaus der Straßen. Zudem müssen unsinnige Großprojekte gestrichen werden, um Mittel für Verwaltungsaufgaben – d.h. die Erhöhung der Planungskapazitäten – frei zu bekommen. Damit ist vor allem die Planung von Erhaltungsmaßnahmen gemeint, denn bei der Planung des Aus- und Neubaus (auf der Straße) sind keine echten Defizite zu erkennen, weil hier alle Mittel verplant und sogar verbaut wurden.

Das ganze muss verkehrspolitisch unterstützt werden, vor allem durch die Aufstellung eines dem BVWP korrespondierenden »Erhaltungsplanes«. Hier fehlt es bisher an einem belastbaren verkehrsträgerübergreifenden Netzzustandsberichtes, auf dessen Basis Erhaltungsmaßnahmen zu priorisieren und umzusetzen wären. Zudem müssen Verwaltungsreformen her, z.B. die Rückabwicklung der WSV-Reform sowie endlich klare Verwaltungsvereinbarungen bei der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen, deren Fehlen in der Vergangenheit dazu führte, dass die Länder zu viel in Neu- und Ausbau investierten – bei sträflicher Vernachlässigung von Erhaltungsmaßnahmen.

Zudem sollten die externen Kosten des Verkehrs den einzelnen Verkehrsträgern angelastet werden, was z.B. eine deutliche Erhöhung der Lkw-Mautsätze bedeuten würde. Wenn man dann noch im Personenverkehr die öffentlichen Angebote ausweiten und erschwinglicher machen würde (im Nahverkehr idealer Weise zum Nulltarif), hätte die Betonpolitik der letzten Jahrzehnte keine Grundlage mehr. Es wäre vielmehr der Grundstein für eine sozial-ökologische Verkehrswende gelegt, ohne die es um den Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlage schlecht bestellt ist.

Bundesverkehrswegeplan 2030: erste Bewertung und Analyse

von Gerrit Schrammen

Seit 21. März läuft die erstmals durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), sie endet am 2. Mai. Eine erste Analyse zeigt, dass auch dieser Plan wie alle vorherigen eine unfinanzierbare Wunschliste von über 1.000 Verkehrsprojekten ist, die allermeisten bei der Straße. Eine Verkehrswende läutet dieser Plan definitiv nicht ein, geht es wie bisher doch nur darum, wie man dem angeblich unaufhaltsam weiter ansteigenden Verkehr Herr werden kann. Bei den Schienenprojekten gibt es ein paar ganz gute Ansätze: So soll der Deutschland-Takt realisiert werden. Allerdings werden die großen Geldvernichtungsmaschinen weiter gebaut – und auch die Mottgers-Spange ist wieder im Rennen, als zumindest präferierte Variante. Die »Abarbeitung« aller Schienenprojekte würde allerdings bedingen, dass deutlich mehr

Geld als bislang für den Neu- und Ausbau zur Verfügung gestellt wird – und selbst dann wird es eher 2050 als 2030, bis alle Maßnahmen fertig sind. Der 200 Seiten starke Entwurf des BVWP 2030 vom März 2016 findet sich als pdf unter <http://gleft.de/ifs>.

Politische Bewertung

1. An der grundlegenden Kritik der Bundesverkehrswegeplanung ändert sich auch durch den neuen BVWP nichts. Wie alle seine Vorgänger basiert er auf einer Verkehrsprognose, die ebenfalls wie immer erhebliche Steigerungen vorhersagt. Die einzelnen Verkehrsprojekte werden anschließend nur danach beurteilt, inwieweit sie zum »Abfahren« des gestiegenen Bedarfs beitragen. Deshalb hat sogar mehr als die Hälfte aller Straßenprojekte einen positiven Umweltnutzen – weil eben Stau vermieden wird und Menschen innerorts von Lärm entlastet werden – so die Logik des BVWP. Erforderlich wäre und ist weiterhin ein komplettes vom Kopf auf die Füße stellen der Verkehrsplanung. Zunächst muss auf Basis von klar definierten Umwelt- und weiteren Zielen ein Szenario entwickelt werden, mit dem diese Ziele erreicht werden können. Dieses kann nicht nur aus Infrastrukturinvestitionen beruhen, sondern muss die gesamte Verkehrspolitik unter Einbeziehung insbesondere der finanziellen, steuerlichen (Fehl-)Anreize betrachten. Erst darauf basierend ist dann zu schauen, welche Verkehrsprojekte man dafür benötigt, um dieses Szenario umzusetzen.

2. Trotz des zu Grunde Legens eines weiteren Verkehrswachstums hätten sich Handlungsmöglichkeiten ergeben. Wie aus der Betrachtung der drei Investitionsszenarien ersichtlich wird, hätte es durchaus die Möglichkeit gegeben, die Investitionsmittel deutlich zu Gunsten der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße umzuschichten. Hierbei würden erhebliche Umweltnutzen entstehen und –beeinträchtigungen vermieden. Die diesen Umweltnutzen gegenüber stehenden niedrigeren sonstigen monetarisierten Nutzen (überwiegend durch kürzere Fahrzeiten verursacht), die deutlich über den Umweltnutzen liegen, basieren alleine darauf, dass der Anstieg des Verkehrs als gegeben hingenommen wird. Wer eine Verkehrswende will, kann das Verkehrswachstum nicht als gegeben hinnehmen, sondern will Verkehr, Mobilität gestalten. Es sollten also die Investitionen in Richtung des Szenarios Schiene/Wasserstraße verschoben werden. Die errechneten volkswirtschaftlichen »Verluste« sind nur theoretischer Natur.

3. Der BVWP 2030 ist ebenso eine Wunschliste wie alle bisherigen Bundesverkehrswegepläne, eigentlich eine noch größere und unrealistischere als der letzte Bundesverkehrswegeplan von 2003. Trotz der geplanten Investitionen von im Durchschnitt jährlich 15 Milliarden Euro³ bis 2030 können selbst viele Projekte des Vordringlichen Bedarfs nicht in der Laufzeit realisiert

³ 2016 sind es mit dem Dobrindtschen »Investitionshochlauf« 12,6 Mrd. €, bis 2018 sollen die Mittel auf 13,4 Mrd. € steigen! Wegen des dann auslaufenden »Zukunftsinvestitionsprogramms« sinken sie ab 2019 wieder.

werden. Betrachtet man die zusätzlichen Projekte, also die, die nicht als laufend deklariert wurden, dann werden vom gesamten Volumen des Neu- und Ausbaus im vordringlichen Bedarf 45% erst nach 2030 realisiert. Betrachtet man die gesamten zu realisierenden Maßnahmen einschließlich der laufenden dann sind es immer noch 33,2 %!⁴ Diese jetzt so genannte Schleppe war beim BVWP 2003 (damals hieß das Planungsreserve) niedriger, sie lag bei durchschnittlich 27%, ebenfalls für alle Verkehrsträger betrachtet!⁵ Zudem ist die Finanzierung des Aufwuchses auf 15 Mrd. € pro Jahr alles andere als gesichert. Denn für 2019 stehen wieder nur 12,2 Mrd. € in der Finanzplanung des Bundes. Die »Lücke« soll die Lkw-Maut auf Bundesstraßen schließen. Aber die bringt maximal 2 Mrd. € pro Jahr ein. Wo kommt also das Geld her? Aus dem Haushalt? Von Privatinvestoren? Oder doch von einer Pkw-Maut für alle?

4. Positiv zu vermerken ist, dass zumindest auf diesem Papier der Erhalt deutlich aufgestockt wird, die Investitionen insbesondere bei der Straße deutlich steigen sollen. Dies beruht aber zum einen auf einem Rechen-trick, weil nämlich die Erhaltungsanteile insbesondere beim Ausbau bestehender Strecken gesondert berechnet wurden und dem Erhalt zugeordnet sind. Dadurch wird der Erhalt im Vergleich zum BVWP 2003 »aufge-bläht«, während der Neu- und Ausbau kleiner aussieht. Beim BVWP 2003 wurde der Anteil des Erhalts beim Ausbau auf 40% angesetzt, daran dürfte sich nicht viel geändert haben. Zudem ist diese (angebliche) Erhöhung der Erhaltungsinvestitionen nicht mit einer Umkehr der Investitionsstrategie verbunden worden, sondern im Gegenzug sollen die Straßenbaumittel so aufgestockt werden, dass weiter im bisherigen Umfang Straßen-NEUBAU stattfinden kann. Den jährlich durchschnittlich 4,5 Mrd. € für den Erhalt (einschließlich der beim Ausbau anfallenden) stehen immer noch 2,35 Mrd. € für den reinen Neu- und Ausbau gegenüber.⁶ Das bedeutet, jedes Jahr sollen durchschnittlich 6,85 Milliarden Euro in die Straße fließen. 2016 sind es 6,15 Mrd. €. Eine Verkehrswende sieht anders aus!

5. Die Koalition lobt sich selber dafür, dass die Gelder beim Straßenbau nicht mehr mit der Gießkanne nach Proporz auf die Länder verteilt werden und die dann mehr oder weniger die Projekte bauen, die sie wichtig finden, sondern dass nun »endlich« priorisiert wird. Das ist bisher aber nur reine Behauptung und die Um- und Durchsetzung mehr als fraglich. Geändert hat sich bislang nur, dass die »wichtigen«, bundesweit bedeutsamen Projekte besonders gekennzeichnet sind. Aber wie der Bund die Länder dazu bringen will, diese Projekte auch vorrangig zu planen und zu bauen, darauf hat er noch keine Antwort. Möglich wäre dies über die geplante Bundesfernstraßengesellschaft, nur die scheint erst

einmal vom Tisch zu sein. Die Länder haben diesen Plänen eigene Vorstellungen entgegengesetzt: für eine Reform statt der Abschaffung der Auftragsverwaltung. Ginge der Bund darauf ein, dann könnte er mehr Einfluss nehmen, müsste sich aber von seiner Gesellschaft verabschieden.

Analyse des BVWP 2030

Höhe und Verteilung der Investitionsmittel auf die Verkehrsträger⁷

Insgesamt beträgt das »Gesamtvolumen« des BVWP 264,5 Mrd. € (Seite 32). Dieser steht aber nicht im Zeitraum von 2016 bis 2030 zur Verfügung! Da sollen es »nur« 226,7 Mrd. € sein (S. IV), das sind 15,1 Mrd. € pro Jahr. Die Presse ist Dobrindt aber voll auf den Leim gegangen: praktisch alle schreiben, dass bis 2030 264,5 Mrd. € investiert werden. Denn bei diesem Gesamtvolumen des BVWP 2030 eingerechnet ist auch die sogenannte Schleppe, das ist das, was erst nach 2030 realisiert bzw. fertig gebaut wird. Hiervon ist auch nur der Neu- und Ausbau betroffen, weil die bis 2030 notwendigen Erhaltungsmittel in jedem Fall aufgebracht werden sollen. Für den Neu- und Ausbau stehen deshalb statt der angegebenen 94,7 Mrd. € tatsächlich nur 63,6 Mrd. € zur Verfügung (S. 35). Das ist die maßgebliche Zahl zur Beurteilung der Frage, wie viel in den nächsten 14 Jahren neu und ausgebaut werden kann!

Von diesen 63,6 Mrd. € entfallen zudem 25,2 Mrd. € auf bereits bewilligte und/oder in Bau befindliche Projekte (Straße 15,9; Schiene 8,4 und Wasserstraßen 0,9 Mrd. €) (Tabelle S. 14).

Für **zusätzliche Projekte** stehen somit bis 2030 **nur 38,4 Mrd. €** zur Verfügung – wenn denn der ganze bereits bewilligte »Quatsch« zu Ende gebaut wird. Diese im Vergleich recht kleine Summe an »freien« Mittel wird – durchaus etwas überraschend – deutlich günstiger auf die Schiene verteilt: Den 19,3 Mrd. € für die Straße stehen immerhin 17,2 Mrd. € für die Schiene gegenüber; für die Wasserstraßen sind es 1,8 Mrd. € (ohne den jeweiligen Erhaltungsanteil, der im Erhaltungstopf »verbucht« ist).

Die »Schleppe«, also das was nach 2030 zu Ende gebaut werden soll, liegt mit 37,8 Mrd. € aber fast gleichauf mit dem zusätzlichen Neu- und Ausbau bis 2030. Hierin sind allerdings die Erhaltungsanteile enthalten. Da dieser 6,7 Mrd. € ausmacht (S. 14), verbleiben 31,2 Mrd. € reines Neu- und Ausbauvolumen, das erst nach 2030 getätigt werden soll.

Ein BRH-Bericht zur Plausibilisierung der Kosten bei Straßenprojekten (BRH-Bericht: Haushaltsausschuss Ausschussdrucksache 3116/18.WP) zeigt, dass wieder, wie immer, bei den Kosten getrickt wurde. Denn je niedriger die Kosten sind, desto höher ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Eigentlich wollte der Bund erstmals die von den Ländern gemeldeten Kosten plausibilisieren. Doch zum einen war die Zahl der Vergleichsprojekte

⁴ Die Gesamtsumme des VB beträgt 94,7 Mrd. €, verfügbare Investitionsmittel bis 2030 sind 63,7 Mrd. €

⁵ Schiene: 33,9 Mrd. € zu 25,5 Mrd. € = 24,8% Reserve; Straße: 51,5 Mrd. € zu 39,8 Mrd. € = 22,8% Reserve; Wasser: 5,1 Mrd. € zu 0,9 Mrd. € = 82,4 % Reserve; Gesamt: 90,5 Mrd. € zu 66,2 Mrd. € = 26,9 % Reserve)

⁶ Diese Angaben sind nicht mit den entsprechenden Haushaltstiteln vergleichbar! Im Haushalt 2016 sind etwa 3,2 Mrd. € für den Neu- und Ausbau, gegenüber knapp 3 Mrd. € für den Erhalt eingestellt.

⁷ Siehe hierzu die Tabellen auf den Seite 14 und 38 des BVWP-Entwurfs

dafür zu gering, so dass der BRH die ermittelten Vergleichswerte für nicht nachvollziehbar und tendenziell zu gering hält. Zum anderen aber, das ist der eigentlich Skandal, senkte das BMVI die ermittelte Untergrenze für plausible Investitionskosten um 15% ab – nach dem es nach den ersten Prüfungen zu viele Projekte gab, die darunter lagen. In diesem Fall hätten die Länder aufgefordert werden müssen, eine plausiblere Kostenschätzung vorzunehmen. Das war dem BMVI zu viel Arbeit, so führt es als einzige Begründung für die Absenkung an, dass »die Zahl der Rückschleifen« reduziert werden sollte. Für die Ausbauprojekte wurde zudem gar keine Plausibilisierung vorgenommen. Im Ergebnis, so der BRH, seien die Kostenangaben nicht plausibel und nicht untereinander vergleichbar. M.a.W.: das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ist wertlos. Der BRH fordert deswegen als Mindestlösung, die Kosten aller Ausbauprojekte neu zu plausibilisieren und zumindest bei den an kritischen Schwellenwerten der Bedarfseinstufung liegenden Neubauprojekten ebenfalls eine Neuprüfung vorzunehmen.

Fazit: Fast die Hälfte des vordringlichen Bedarfs (45%) aller Verkehrsträger wird erst nach 2030 gebaut werden, wenn die Investitionen wie geplant im Durchschnitt auf 15 Mrd. € pro Jahr steigen, sonst sind es noch mehr! Wegen der unzureichenden bzw. bei Ausbauprojekten gänzlich fehlenden Plausibilisierung der Investitionskosten ist aber davon auszugehen, dass für ein Großteil der Projekte deutlich zu niedrige Kosten angesetzt wurden. Liegen aber die realen Kosten deutlich über den Annahmen, dann wird die Schleppe nochmals größer, die Zahl der tatsächlich zu realisierenden Projekte kleiner.

Die Schleppe mit Investitionen von 37,8 Mrd. € nach 2030 verteilt sich mit 16,4 Mrd. € auf die Straße, 17,9 Mrd. € auf die Schiene und 3,5 Mrd. € auf die Wasserstraßen. Somit steigt das finanzielle Volumen der Schienenprojekte im gesamten VB zwar über die reale Mittelverteilung der letzten Jahre, dies ist aber nur theoretischer Natur, weil der Anteil in der Schleppe überproportional groß ist. Für die Schiene sind also zwar viele Mittel im Plan eingestellt drin, real wesentlich mehr Mittel soll es trotzdem nicht geben.

Erhaltungsinvestitionen

Die **Zahlen für den Erhalt** sind hoch, in der Tat deutlich höher als beim BVWP 2003. Bei der Straße wird das Ziel unterstellt, dass sich der Zustand im Netz nicht verschlechtern soll (S. 26). Dass es bei der vorangegangenen Erhaltungsbedarfsprognose 2011 bis 2025 ebenfalls lediglich das Ziel gab, das unbefriedigende Zustandsniveau des Jahres 2010 zu halten, kritisierte der Bundesrechnungshof bereits deutlich (BRH-Bericht: Haushaltsausschuss Ausschussdrucksache 2120/18. WP). Dennoch liegt der Ansatz für den Erhalt der Bundesfernstraßen bei durchschnittlich 4,5 Mrd. € pro Jahr (S. 27), insgesamt bei 67 Mrd. € (S. 149) und erhöht sich damit gegenüber der Prognose 2011-25 von durchschnittlich 3,8 Mrd. € um 0,7 Mrd. € pro Jahr.

Reicht die Summe aus? Die neue Erhaltungsbedarfsprognose 2016 bis 2030 scheint vorzulegen, so

lässt sich das zumindest aus dem BRH-Bericht zu den Investitionskosten herauslesen? Aber warum ist diese noch nicht veröffentlicht? Wird der BRH diese ebenfalls bewerten und bis wann wird hierzu ein Bericht vorlegen? Und vor allem, wie soll zukünftig gewährleistet werden, dass die Mittel tatsächlich in der erforderlichen Höhe ausgegeben werden? – was eben lange Zeit nicht erfolgte, weil die Länder die Mittel in den Neu- und Ausbau umschichten konnten.

Bei der Schiene wird insgesamt ein Anteil für den Erhalt im Zeitraum 2016-2030 aus Bundesmitteln von 58,4 Mrd. € unterstellt (S. 14). Knapp 6 Mrd. € davon sind anteilige Erhaltungsinvestitionen beim Neu- und Ausbau (S. 29), so dass für den expliziten Erhalt 52,6 Mrd. € unterstellt werden (ebd.), das sind die Mittel, die über eine Leitungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) an die Deutsche Bahn fließen. Dazu kommen noch die Eigenmittel der DB und die Mittel, die als Dividendenzahlung an den Bund zusätzlich in den Erhalt und Ersatzbedarf fließen.

Bis 2019 gilt ohnehin die LuFV II. Für die 11 Jahre danach wird der Finanzierungsanteil des Bundes an der LuFV auf durchschnittlich 3,5 Mrd. € pro Jahr festgesetzt.

Ob bei der Schiene eine reine Fortschreibung ausreichend, ist stark zu bezweifeln, kann aber nicht eindeutig bewertet werden. Hintergrund des vorsichtigen Ansatzes mag aber auch sein, dass sich der Bund bei den spätestens 2018 anstehenden Verhandlungen mit der DB AG über eine LuFV III nicht vorab mit einer höheren Festsetzung der Bahn in die Hände spielen will.

Bei Wasserstraßen fließt der größte Anteil in den Erhalt, fast 10 Mal so viel wie in den Neu- und Ausbau, 16,2 Mrd. € zu 2,7 Mrd. €!

Investitionsszenarien

Interessant sind die **Investitionsszenarien** auf Seite 33. Diese scheinen aber erst nachträglich berechnet worden zu sein, denn die Summe der Neu- und Ausbaumittel wurde exakt mit 94,7 Mrd. € festgelegt, also genau der Summe aller Projekte des VB.

Behauptet wird jedenfalls, man bewege sich bei der Aufteilung der Finanzmittel auf Straße – Schiene – Wasser zwischen dem »Weiter-So-« und dem »Nachhaltigkeitsszenario«, weil man – durchaus, aber nur etwas – zu Gunsten von Schiene und Wasser abweicht (S. 35). Das wird aber nur erreicht, weil bei der Schiene viele Projekte in der Schleppe landen werden, somit die »Wende« also nur auf dem Papier steht. Ohnehin bleibt abzuwarten – und entsprechend einzufordern – ob die höheren Investitionen in die Schiene sich auch im Bundeshaushalt widerspiegeln werden.

Die Tabelle mit den verschiedenen Nutzen in den drei Szenarien (S. 34) ist aufschlussreich, zeigt sie doch, dass allein die monetarisierten Umweltnutzen (ohne Beeinträchtigung der Naturschutzflächen und des Flächenverbrauchs) sich je nach Investitionsstrategie

deutlich unterscheiden. Beim Szenario 3 (Stärkung Schiene/Wasserstraße) liegen diese bei knapp 6 Mrd. €, während sie beim Szenario 2 (Status Quo) nur knapp über 0 liegen. Bei stärkeren Straßeninvestitionen ergäben sich Umweltbelastungen von – 2,5 Mrd. €. Die Umweltauswirkungen des vorgelegten Entwurfes des BVWP 2030 finden sich nur im Umweltbericht in Kapitel 7.2 (ab Seite 142). Demnach ergibt sich mit dem BVWP 2030 (VB) ein Umweltnutzen von 3,64 Mrd. €. Dies wohl gemerkt sind aber alles nur relative Berechnungen auf Basis der Verkehrsprognose 2030. D.h., es wird nur gerechnet, ob die Maßnahmen im Vergleich zu einer nicht-Realisierung einen positiven Effekt haben. Eine Ortsumfahrung führt dadurch zu einer Entlastung bei Lärm innerorts, Stau wird vermieden, dadurch CO₂ und Schadstoffe eingespart. Nicht berechnet oder dargestellt sind die absoluten Umweltveränderungen von 2016 bis 2030, die sich mit diesem Plan ergeben!

Was ist »drin« im BVWP?

Interessant ist zunächst, dass nicht im BVWP steht, was nicht drin ist von den untersuchten Projekten. Die Kategorie »kein Bedarf« existiert schlicht nicht, im Vorentwurf, den das Handelsblatt hatte, standen diese aber noch in den Listen drin. Es gibt bei den Straßen lediglich eine ganz kurze Liste am Ende, mit Projekten, die erneut überprüft werden sollen/dürfen, das ist aber nur ein kleiner Teil der nicht aufgenommenen Projekte. Diese Projekte werden allerdings in der PRINS-Datenbank (s.u.) mit den vollständigen Bewertungsergebnissen dargestellt.

Die Zahl der Kategorien ist noch mal gestiegen. Gab es früher nur Vordringlichen Bedarf (VB), Weiteren Bedarf (WB) und Kein Bedarf (KB), gab es mit dem BVWP 2003 auch noch Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*). Galt **für Bundesfernstraßen** der direkte Planungsauftrag für die Länder bislang nur für den VB, durften diese seit dem BVWP 2003 auch für die WB* Projekte die Planung beginnen. In Einzelfällen gab es sogar schon Geld vom Bund zum Baubeginn für Projekte dieser Kategorie. Aber da die »Schlepp« allein des vordringlichen Bedarfs bereits 16,4 Mrd. € ausmacht, ist es völlig unrealistisch, dass Projekte der Kategorie WB* vor 2030 auch nur einen Baubeginn erfahren werden.

Jetzt gibt es eine weitere neue Kategorie, die VB-Engpassbeseitigung an Autobahnen, Schienenwegen und Bundeswasserstraßen (VB-E), die besonders vordringlich sein soll, sowie – nur bei Bundesstraßen – die Spalte VFS mit »I«, »O« oder ohne Angabe. I und O stehen jeweils für eine bundesweite Bedeutung (mehr s.u.). Insgesamt sind 605 Straßenprojekte im VB enthalten, weitere 493 im WB.

Bei der Schiene ist bisher nur ein kleiner Teil der Projekte abschließend bewertet, darunter die, die nach der ersten Untersuchung besonders vordringlich schienen. 40 weitere konkrete Projekte und 3 allgemeine »Töpfe« werden erst jetzt in einer zweiten Phase bewertet – die »mehrere Monate« in Anspruch nehmen soll, was aber

unrealistisch erscheint und eher von 1-2 Jahren auszugehen ist. Für diese 43 Projekte wurde ein »Fonds« von 4 Mrd. € im BVWP reserviert. Da sich dies aber auf den überzeichneten vordringlichen Bedarf bezieht und 17,9 Mrd. € in der Schlepp nach 2030 sind, kann man sicher ohne Anmaßung sagen, alle Projekte, die jetzt in der zweiten Phase noch »reinkommen«, werden sowie so erst nach 2030 realisiert werden, von ganz wenigen Ausnahmen vielleicht einmal abgesehen. Diese Projekte der zweiten Phase sollen dann durch Beschluss des Bundestages nachträglich in den Bedarfsplan Schiene aufgenommen werden (S. 40). Nicht drin sind jedenfalls alle Projekte die nur den Schienenpersonennahverkehr betreffen – eine klare Ungleichbehandlung zur Straße, wo jede noch so kleine Ortsumfahrung geprüft wurde und auch viele aufgenommen wurden. Begründet wird dies damit, dass dies Ländersache sein, womit indirekt auf die trotz der Erhöhung zum 1.1.2016 zu geringen Regionalisierungsmittel verwiesen wird. Für Maßnahmen in Knotenpunkten sind ebenfalls pauschal 2,5 Mrd. € eingestellt – das dürfte deutlich zu wenig sein! Trotz des großen finanziellen Volumens des VB sind die Mittel also noch zu niedrig angesetzt. So wird die Schiene nicht wirklich vorankommen. Zu bewerten wird allerdings noch sein, ob sich nicht Einsparungen durch Verzicht auf umstrittene neue Maßnahmen ergeben könnten.

Bei den Wasserstraßen haben vier Projekte einen errechneten Nutzen, der unter den Kosten liegt, also ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) kleiner als 1! Nach Bundeshaushaltsordnung darf man nicht bauen, wenn keine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen ist. Hierzu sollen nach Aussage des BMVI dann jeweils Beschlüsse des Bundestages oder zumindest des Haushaltsausschusses erfolgen, wie es sie schon mehrmals bei der Rheintalbahn gab. Der Bundestag soll also beschließen, dass Ausgaben über das erforderliche und gebotene Maß hinaus getätigt werden dürfen. Bei einem der vier Projekte, der Schleuse Scharnbeck, ist das bereits erfolgt. Bei zwei weiteren Projekten kann man ja noch diskutieren, ob man sie tatsächlich bauen will, aber eindeutig nicht beim Elbe-Lübeck-Kanal, der nach der vor einigen Jahren erfolgten Netzkategorisierung nur in der Netzkategorie C gelandet ist und damit per eigener Definition nicht-prioritär ist (S. 184f). Denn die Einstufung in C impliziert den reinen Erhalt der Verkehrsfunktion. Außerdem hat dieses Projekt erhebliche Eingriffe in die Natur zur Folge – weswegen ich das in der 16. WP schon vehement bekämpft habe. Die 840 Millionen Euro sollte man sich sparen...

Für die geplante Elbvertiefung zwischen Hamburg und Nordsee wurden keine Bewertungsergebnisse veröffentlicht. Diese wird als »zugesagt« in eine eigene Kategorie eingestuft, als de facto indisponibler Bedarf. Allerdings mit einer aktualisierten, deutlich erhöhten Kostenschätzung: statt wie bisher knapp 250 Millionen Euro kostet dies den Bund nun knapp 400 Mio. €, dazu kommen noch 200 Mio. €, die Hamburg selber aufbringen will. Ergab die Bewertung etwa ein zu schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis, das zu veröffentlichen man so vermeiden wollte?

Was ist vordringlich?

Zunächst einmal wurden vor Beginn der Projektbewertungen einige Projekte von einer erneuten Überprüfung ausgenommen, und zwar solche, die sich a) in Bau befinden – wo das natürlich Sinn macht, aber auch solche, die b) nur zugesagt waren (wie z.B. die meisten der 99 Projekte, die der Verkehrsminister 2014 und 2015 jeweils nachträglich mal eben per Handstreich in den Straßenbauplan des Haushaltes eingestellt hat), oder gar c) solche, die man auf Grund eher windiger Begründungen wohl von einer erneuten Überprüfung ausnehmen wollte, wie die nächste Baustufe der A 100 in Berlin. Diese sind jedenfalls alle gesetzt und sollen definitiv gebaut werden. Dadurch, dass sie nicht erneut überprüft wurden, liegen aber auch keine aktualisierten Kostenschätzungen und Nutzenberechnungen vor – die für die politische Arbeit immer hilfreich sind.

Während bei Schiene und Wasser alles mehr oder weniger vordringlich, also bundesweit bedeutsam sein soll (S. 10), sind das bei Straßen nur ausgewählte Projekte. Besonders vordringlich sind dabei die mit VB-E gekennzeichneten Autobahn-Projekte, die der Engpassbeseitigung dienen. Wie die Karten auf den Seiten 17 und 18 zeigen, liegen diese nicht im Osten, hier gibt es kein einziges neues VB-E Projekt. Das Volumen des VB-E umfasst insgesamt 19 Mrd. €, davon sind aber 5,5 Mrd. € bei Projekten enthalten, die als laufend bezeichnet werden (S. 37). Positiv ist, dass eine Einstufung als VB-E kein Projekt erhalten hat, für das ein hohes naturschutzfachliches Risiko ermittelt wurde, weil dies als Ausschlusskriterium galt. Das gilt allerdings nicht für die im Folgenden dargestellten vordringlichen Bundesstraßenprojekte, hier wurde die entsprechende vorherige Zusage also nicht eingehalten. Die bundesweit bedeutsamen Bundesstraßen sind diejenigen, bei denen in der Spalte VFS eine 1 oder 0 steht (S. 36). VFS steht dabei für »Verbindungsfunktionsstufe«, das wird auf Seite 9 kurz erläutert. Das bedeutet im Umkehrschluss aber auch, dass das BMVI zugesteht, dass alle Bundesstraßen/Ortsumfahrungen ohne ein VFS eigentlich bundespolitisch ohne Bedeutung sind.

Exkurs: Theoretisch könnte man sich anhand dieser Einteilung/Bewertung auch der bei der Diskussion um die Bundesfernstraßengesellschaft aufgekommenen Frage nach der Definition eines Bundesnetzes nähern, das auf keinen Fall alle Bundesstraßen beinhalten, aber auch nicht nur auf Autobahnen beschränkt sein sollte.

Wie werden die Mittel im Straßenbau auf die Länder verteilt?

Unabhängig davon, dass für uns als an einer sozial-ökologischen Verkehrswende interessierten es nicht gerade ein »Erfolg« ist, viele Straßenbaumittel zu bekommen, wird diese Frage der Mittelverteilung sicher im Zuge der Beratungen des BVWP eine größere Rolle spielen.

Wie die Tabelle zeigt, gibt es im Vergleich zum BVWP 2003 eine erhebliche Verschiebung der Projektvolumina in den Westen. Die West-Länder feiern das bereits entsprechend. Das lässt sich sicher z.T. damit erklären

und rechtfertigen, dass es 2003 noch einen großen Nachholbedarf nach der Wiedervereinigung gab. Ob das Ausmaß der Verschiebung und die größte Kürzung ausgerechnet in Thüringen nicht auch einen politischen Hintergrund haben, mag ich noch nicht beurteilen. Der Verteilungskampf Ost-West, wie er mit den Regionalisierungsmitteln begann, geht jedenfalls damit vermutlich in eine weitere Runde.

Dazu kommt, dass die Tabelle nur die halbe Wahrheit zeigt, die ganze ist »noch schlimmer«, zumindest aus Verteilungssicht. Denn »mindestens 80%« (S. 9) oder 75 % (S. 14 und 36) der Straßenbaumittel sollen in die vordringlichen, überregional bedeutsamen Projekte fließen, also VB-E, Autobahnen im VB und die Bundesstraßen mit einer 1 oder 0 in der Spalte VFS. Für alle anderen Bundesstraßen bleiben als Restgröße 25% der Neu- und Ausbaumittel reserviert.

Eigentlich müsste man pro Land alle VB-E, Autobahnprojekte und die Bundesstraßen mit VFS 0 und 1 addieren und schauen, wie sich diese dann auf die Länder verteilen, ob es hier größere Abweichungen zu den neuen Länderquoten gibt! Denn angesichts der geplanten Priorisierung von 75 oder 80% der Mittel könnte dies die Gewichte noch weiter zu Ungunsten des Ostens verschieben, wenn die Länder mit mehr vordringlichen Projekten auch tatsächlich mehr Geld bekommen, also ggfs. auch mehr als den ausgewiesenen Anteil (s. Tabelle).

Wie will der Bund die Priorisierung durchsetzen und Bodewig II umsetzen?

Allgemein wird davon ausgegangen, dass die Fernstraßengesellschaft zumindest für diese Legislaturperiode »tot« ist. Bislang ist es dem Bund aber nicht gelungen die Länder dazu zu bringen, die aus Bundessicht vordringlichen Projekte zu realisieren (siehe unsere Kleine Anfrage Bilanz BVWP 2003 Bundestagsdrucksache 18/727: Projekte mit einem NKV < 3 wurden prozentual mehr realisiert als die mit NKV > 8!).

Ohne eine Reform der Auftragsverwaltung aber wird sich daran wohl nicht viel ändern. Geht der Bund jetzt auf die Länder zu, um zumindest durch eine Umsetzung der Empfehlungen der Bodewig-II-Kommission mehr Einflussmöglichkeiten zu bekommen? Oder will der Bund über die Zuteilung der Mittel steuern? Oder bleibt alles beim Alten? Im Augenblick sieht es nach letzterem aus ...

Wie geht's weiter?

Zunächst einmal gibt es eine Öffentlichkeitsbeteiligung vom 21. März bis zum 2. Mai 2016. Die wird dann ausgewertet und anschließend wird der Plan evtl. etwas verändert, sowohl auf Basis der Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch der der beteiligten Ressorts, insbesondere des Bundesumweltministeriums BMUB, das vorab gar nicht beteiligt war. Nicht einmal die Aussagen zu den Umweltauswirkungen und selbst der 252-Seiten umfassende Umweltbericht durfte das BMUB vor der Veröffentlichung sehen. Frau Ministerin Hendricks hat sich entsprechend per Brief echauffiert, was auch in der Presse seinen Niederklang fand.

Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung – die auf die EU-Richtlinie für eine strategische Umweltprüfung für Pläne und Programme zurückgeht – ist neben dem BVWP selber explizit auch der Umweltbericht. Dieser ist zwingend vorgeschrieben – und wurde von externen Gutachtern erstellt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung gibt es somit nicht auf Grund höherer Einsicht des BMVI, sondern nur, weil die EU das vorschreibt. Beim BVWP 2003 hat man das noch vermieden, weil man die zu Grunde liegende EU-Richtlinie einfach verspätet umsetzte, eben erst nach Verabschiedung des BVWP 2003 (unter rot-grün übrigens...).

Gegenstand der Stellungnahmen sollten keine einfachen ja – nein-Aussagen zu einzelnen Projekten sein, sondern, wenn sie sich schon auf einzelne Projekte beziehen, mit der konkreten Bewertung dieser befassen und vor allem auch mit der Netzwirkung argumentieren, also letztlich auch der bundesweiten Relevanz.

Die PRINS-Datenbank vom BMVI mit Angaben zu allen Projekten findet sich unter www.bvwp-projekte.de. Ergänzend liegen die Unterlagen zum Bundesverkehrswegeplan, also der Plan mit den Projektlisten sowie der Umweltbericht, auch an 20 Orten in Deutschland physisch aus. Dort soll es jeweils auch einen Rechner mit Zugang zu PRINS geben. Wo, steht unter <http://gleft.de/if5>.

Dargestellt werden im PRINS auch die – vorgeschriebene – Prüfungen von Alternativen zu angemeldeten Projekten. Diese Prüfung mussten die Länder vornehmen und Angaben dazu zusammen mit der Projektanmeldung liefern. Geprüft werden sollten u.a. anderen Varianten, der Ausbau bestehender anderer naheliegender Straßen (S. 74f). Die Umweltverbände hatten zu 50 Projekten konkrete Alternativen eingereicht – keine einzige davon wurde aufgenommen. Diese Alternativenprüfung wird nun im PRINS in ein, zwei Sätzen »abge-

Vergleich der Länderquoten für den Neu- und Ausbau bei Bundesfernstraßen zwischen neuem und altem BVWP

	Länderanteile BVWP 2003 für Neu- und Ausbau in €	Länderanteile BVWP 2003 für Neu- und Ausbau in %	Länderanteile für Bedarfsplan (Beschluss BT!) 2004 für Neu- und Ausbau in %	Länderanteile BVWP 2030 für Neu- und Ausbau in €	Länderanteile für Neu- und Ausbau BVWP 2030 in %	Bevölkerung 2014 in %	Veränderung BVWP 2030 zu BVWP 2003 Länderanteil in % von Gesamt
Baden-Württemberg	6.016	12,01	12,59	9.282	13,79	13,20	1,78
Bayern	6.792	13,70	13,89	11.384	16,91	15,63	3,21
Berlin	887	1,80	1,72	844	1,25	4,27	-0,55
Brandenburg	2.725	5,50	5,34	2.023	3,01	3,03	-2,49
Bremen	509	1,00	0,99	618	0,92	0,82	-0,08
Hamburg	945	1,90	2,61	2.464	3,66	2,17	1,76
Hessen	3.612	7,30	7,11	7.955	11,82	7,51	4,52
Mecklenburg-Vorpommern	2.211	4,50	4,32	414	0,62	1,97	-3,88
Niedersachsen	4.004	8,10	8,13	8.271	12,29	9,64	4,19
Nordrhein-Westfalen	7.924	16,00	15,68	12.950	19,24	21,72	3,24
Rheinland-Pfalz	2.190	4,40	4,66	3.108	4,62	4,94	0,22
Saarland	396	0,80	0,91	135	0,20	1,22	-0,60
Sachsen	2.900	5,90	5,67	1.073	1,59	4,99	-4,31
Sachsen-Anhalt	2.984	6,00	5,81	1.972	2,93	2,75	-3,07
Schleswig-Holstein	1.390	2,80	2,70	3.030	4,50	3,49	1,70
Thüringen	4.052	8,20	7,88	1.783	2,65	2,66	-5,55
Summe	49.537	100,00	100,00	67.306	100	100,00	0

Anmerkung: Die absoluten Zahlen in € beziehen sich auf das Volumen aller Projekte im VB, einschließlich der indisponiblen. Sie liegen damit beim BVWP 2030 um ca. 1/3 über dem tatsächlich zu erwartenden Geld bis 2030 (s.o.).

frühstückt«, ohne weitere Belege – wie zumindest Stichproben ergaben. Bei der »getesteten« A 20 – das Projekt mit den gravierendsten Eingriffen des ganzen BVWP – findet sich auch nur 1 Absatz – und kein Wort zu der vom BUND eingereichten Alternative. Auf Alternativen und deren unzureichende bzw. entfallene Prüfung und Darstellung sollte in Projektbezogenen Stellungnahmen unbedingt eingegangen werden.

Der Umweltbericht selber wirft ebenfalls viele Fragen auf. Die Umweltverbände halten ihn als Grundlage der nach SUP vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung für völlig unzureichend.

Am Ende des Regierungshandelns steht ein Kabinettsbeschluss zum BVWP, bei dem vermutlich gleich die Entwürfe für die auf diesem basierenden Ausbaugesetze – nun für alle 3 Verkehrsträger (bisher nur Straße und Schiene) – beschlossen werden. Der soll im Sommer erfolgen. Dann sind die Länder – die nach dem Grundgesetz aber nicht Zustimmungspflicht sind und die Gesetze somit nicht stoppen können – dran, bevor diese Ausbaugesetze dann offiziell den Bundestag erreichen. Der Verkehrsausschuss wird sich nach derzeitigem Stand Ende Oktober und Anfang November intensiv damit befassen. Dann wird es sicher Änderungen geben! Beim letzten BVWP wurden insgesamt 115 Straßenprojekte fröhlich zwischen den Kategorien hin und her geschoben. Auch von KB zu VB oder anders herum! Die Liste liegt als Anlage zu einer Kleinen Anfrage von uns vor (<http://gleft.de/1f6>).

Letztlich war es dabei »nötig«, die offizielle Laufzeit des BVWP 2003 von Ende 2015 auf Ende 2017 zu verlängern, damit das in der Summe durch die Umstufungen ausgeweitete Volumen irgendwie realistisch ist.

Mit der endgültigen Verabschiedung der Ausbaugesetze ist somit noch dieses Jahr zu rechnen. Falls die Regierung nicht gestoppt wird, wie es die Umweltverbände fordern und auch wir es beantragen werden. Die Koalition möchte das Thema aber unbedingt aus dem Bundestagswahlkampf heraushalten, so wie die Veröffentlichung 3 Tage nach den 3 Landtagswahlen auch kein Zufall war.

Bei Schiene und Wasserstraße und auch noch Autobahnen können wir als Bundestagsfraktion sicher irgendwie koordinierend tätig werden, bei den ca. 1.500 Bundesstraßenprojekten geht das aber nicht.

Das Milliardenprojekt Frankfurt-Fulda-Erfurt im Bundesverkehrswegeplan

Den besten Weg finden für Mensch, Umwelt und Natur

von Karin Masche

Wir sehen die Notwendigkeit eines Ausbaus der Bahnverbindung zwischen Frankfurt und Fulda, die seit Jahren schon stark überlastet ist. Für einen in Zukunft wachsenden Schienenverkehr – nicht als reiner Mehrverkehr, sondern auf Kosten des klimaschädlicheren Straßen- und Flugverkehrs – wird eine entsprechende Infrastruktur benötigt. Zwischen Hanau und Fulda besteht ein tatsächlicher Engpass für das deutsche Schienennetz, der zügig beseitigt werden muss.

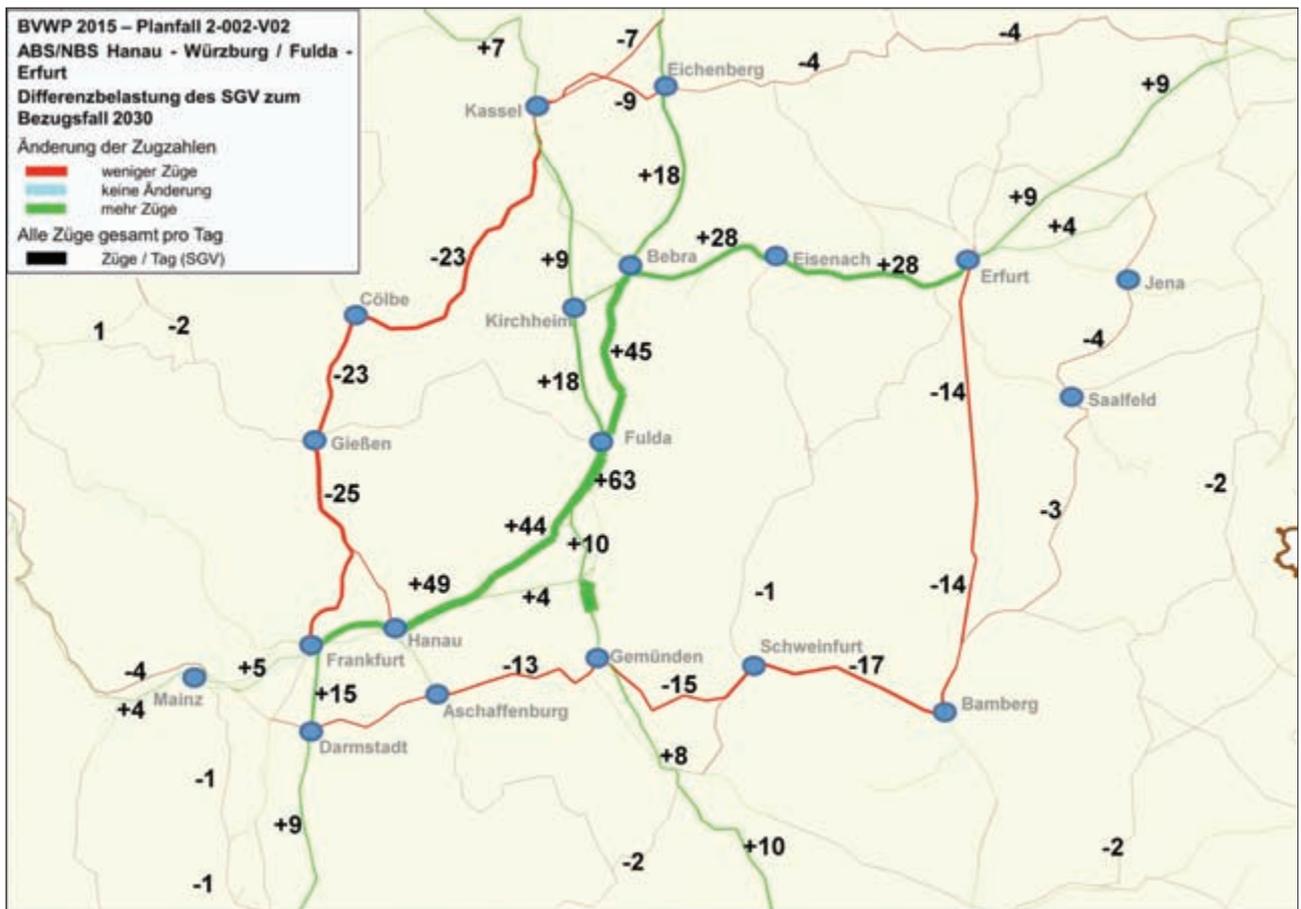
Wir teilen das grundsätzliche Anliegen der DB AG, sowohl den Personenfernverkehr zu beschleunigen und mit einer Fahrzeit unter 45 Minuten zwischen Frankfurt und Fulda die Strecke für einen Integralen Taktfahrplan zu ertüchtigen, als auch zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen. Auch die Betriebsqualität des Personennahverkehrs wird dadurch verbessert.

Es gibt keine gesellschaftliche Kraft, die sich gegen den Ausbau der offensichtlich vollkommen überlasteten Bahnstrecke wendet und es ist gut, dass dieser Fakt parteiübergreifend so gesehen wird. Dies hatte sich auch beim Dialogforum der Bahn zum Streckenausbau gezeigt, an dem wir teilgenommen haben. Es geht nun darum ergebnisoffen den besten Weg zu finden, der technisch machbar, ökonomisch sinnvoll und für Mensch, Umwelt und Natur am verträglichsten ist. Es geht auch darum dem Regionalverkehr Fulda-Frankfurt auf der bisherigen Strecke wieder mehr Luft zur Entfaltung zu geben, notwendige Bestellungen können jetzt schon wegen der Überlastung durch Güter- und Fernverkehr nicht mehr realisiert werden.

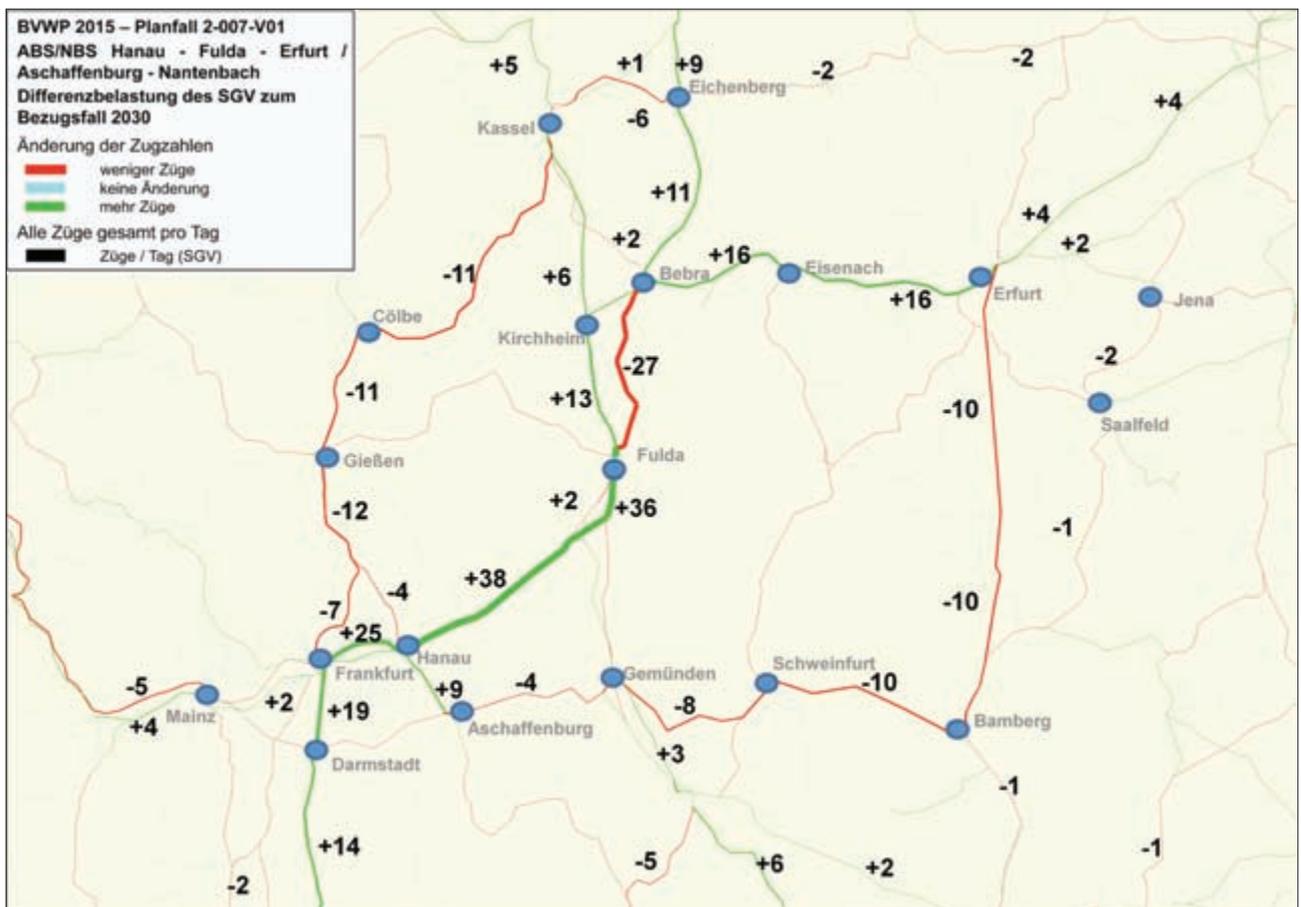
Leider haben die Ausführungen im veröffentlichten Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans diesen Grundgedanken der »Ergebnisoffenheit« der Streckenführung verlassen. Zwar werden zwei vorliegende Varianten alternativ aufgeführt, durch die Zuweisung von vollkommen intransparenten Kosten und zusammengeschnittenen Nutzen-Kosten-Kennzahlen aber wird bereits die Richtung bestimmt, der Weg mit der besseren Kennzahl sei der bessere.

Bei anderen Bahnprojekten hat sich gezeigt, dass Nutzbarkeit für den Güterverkehr die Kennziffer hochtreibt, obwohl die zu bauende Strecke nur bedingt dafür verwendbar ist. Hochgetrieben wird der Nutzenfaktor auch durch Zugrundelegung von Maximalgeschwindigkeiten, die verkehrspolitisch unsinnig sind, die auf den dafür ausgelegten Schnellfahrstrecken gar nicht mehr gefahren werden und für die die neuen bestellten Züge gar nicht mehr ausgelegt sind.

Die Streckenplanung mit Untertunnelung des Spessart hin zur Schnellfahrstrecke Würzburg-Fulda ist die



Variante 2 Spessartquerung



Variante 1 Ausbau am Verlauf der Bestandsstrecke im Kinzigtal

teuerste, umweltzerstörendste Variante, zumal bei einer Entscheidung für die Mottgers-Spange der Güterverkehr weiterhin auf der Bestandsstrecke durch das Kinzigtal verkehren muss. Die Mottgersspange bringt also den bahnärmgeplagten Menschen im Kinzigtal kaum Entlastung, da Güterverkehre nur in den vier Nachtstunden die Spessart Tunnel nutzen könnten. Ganze vier Güterzüge sind für diesen Streckenabschnitt hin zur Mottgersspange in den Planungen vorgesehen. (Siehe Grafik) Zu den Kosten für die Tunnelbauwerke der Spessartquerung sind also Kosten für den Lärmschutz verursacht durch den verbleibenden Güterverkehr im Kinzigtal hinzu zu rechnen.

Angenommen wird eine Entlastung der Anzahl von Verkehrslärm betroffener Einwohner bei Bau der Spessartstrecke von 75.914 Menschen. Beim Bau der Kinzigtalstrecke würden nur 47.548 entlastet, allerdings wird hier die Veränderung der Geräuschbelastung durch Lärmschutzwände hergestellt. Wem klar ist, dass insbesondere der Güterverkehr (der ja größtenteils im Kinzigtal verbleibt) den Bahnlärm verursacht, kann dieses Rechenkunststück nicht nachvollziehen

Doch die Entscheidung, welche Variante gebaut werden soll, überlässt die Politik im Bundesverkehrswegeplan dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn. Das bedeutet, der Bahnkonzern, der mit seinem Festhalten u.a. an Stuttgart 21 wiederholt gezeigt hat, dass er sich für die Streckenführung entscheidet, bei der am meisten Beton und Geld verbaut wird, soll die letzte Entscheidungskompetenz haben, obgleich das Geld zu 98 Prozent von den Steuerzahlenden kommt.

Wir unterstützen uneingeschränkt alle Maßnahmen für die lärmgeplagten Menschen im Kinzigtal und gleichzeitig die Forderungen von »Pro Spessart« nach Unversehrtheit des »Naturpark Hessischer und Bayerischer Spessart«. Auf parlamentarischer Ebene müssen wir für eine Lösung streiten, die nahe der Bestandsstrecke liegt und jeweils optimalen Lärmschutz bietet.

Der 200 Seiten starke Entwurf des BVWP 2030 vom März 2016 findet sich als pdf unter <http://gleft.de/ifs>.

Die Bürgerbeteiligung kann in Form von Stellungnahmen vom 21. März bis 2. Mai erfolgen, näheres auf Seite 19f.

Unterlagen:

Variante Mottgersspange <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-002-V02/2-002-V02.html>

Variante Kinzigtal <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-007-V01/2-007-V01.html>

Die Stellungnahme von Sabine Leidig zu den beiden Varianten vom Dezember 2014 findet sich als pdf unter <http://gleft.de/ifr>.

Die Feste Fehmarnbeltquerung – Das Stuttgart 21 des Nordens

von Freek Blauwhof

Die Feste Fehmarnbeltquerung ist das derzeit teuerste Infrastrukturprojekt Europas. Für inzwischen mehr als 10 Milliarden Euro soll ein über 18 Kilometer langer Tunnel Hamburg mit Kopenhagen im Rahmen des EU-Infrastrukturprogramms Connecting Europe Facility verbinden. Trotz massiver Bedenken bezüglich der Verdopplung der Gesamtkosten und Risiken für Ökosysteme und Schifffahrt in der Ostsee hält die Bundesregierung stur an dem Mammutprojekt fest. Auf der Insel Fehmarn regt sich dagegen der Widerstand.

In Dänemark scheint der Tunnelbau freie Fahrt zu haben. Am 4. März ermunterte die Mehrheit im dänischen Folketing den Verkehrsminister Hans Christian Schmidt zur Aushandlung der Bauverträge. Doch unter der Oberfläche wird auch in Dänemark Kritik an den Bauplänen geäußert. Trotz der eisernen Fraktionsdisziplin, die seit Unterzeichnung des deutsch-dänischen Staatsvertrages 2007 herrscht, schien die Entscheidung vor kurzem noch auf der Kippe zu stehen. Im August wurde der Finanzminister Claus Hjort Frederiksen wegen kritischer Äußerungen zu den Kosten der Fehmarnbeltquerung zurückgepfiffen. Mitte Februar äußerten sich Verkehrspolitikern und Verkehrspolitikern verschiedener dänischer Parteien kritisch zu den hohen Kosten des Mammutprojektes. Doch Schmidt konnte mithilfe einer von der Baugesellschaft Femern A/S in Auftrag gegebenen Studie die Gemüter im ausschlaggebenden Moment besänftigen. Dass die in der Studie versprochene Kostensenkung maßgeblich auf eine unbelegte Einsparung um über 800 Millionen Euro aufgrund einer zweijährigen Bauverlängerung basiert, wurde im Folketing einfach hingenommen.

Wie so oft bei großen Infrastrukturprojekten erscheinen die ursprünglichen Kostenberechnungen und Zeitpläne im Nachhinein lächerlich. Zur Zeit der Ratifizierung des deutsch-dänischen Staatsvertrages wurde von Gesamtkosten in Höhe von 5,6 Milliarden ausgegangen, wovon Deutschland 800 Millionen für die Hinterlandanbindung aufbringen sollte. 1,5 Milliarden sollten aus EU-Töpfen gezahlt werden, den Rest sollte der dänische Staat tragen. Der Baubeginn für die derzeit noch favorisierte Brückenvariante war für 2011 mit Fertigstellung im Jahr 2018 vorgesehen.

Im Jahr 2016 ist aufgrund von Verzögerungen beim Planfeststellungsverfahren auf deutscher Seite und angekündigten Rechtsklagen der Umweltverbände NABU und BUND nicht mit einem Baubeginn vor 2019 und einer Fertigstellung nicht vor 2028 zu rechnen. Die Gesamtkosten sind auf über 10 Milliarden Euro, die Kosten für die Hinterlandanbindung auf über 2 Milliarden angestiegen. Die EU-Mittel im Rahmen des CEF-Programms bleiben dagegen bei 569 Millionen Euro weit unter den ursprünglich versprochenen 1,5 Milliarden. Zudem lässt die Erfahrung mit anderen Großprojekten wie Stuttgart 21, dem Berliner Flughafen BER oder der

Elbphilharmonie vermuten, dass die Kosten während des Baus noch erheblich steigen dürften. Beim Bau des Tunnels gibt es jede Menge Gelegenheit für Komplikationen. Der Tunnel soll in Teilabschnitten abgesenkt, der Ostseegrund dafür über die riesige Strecke aufgerissen und zur größten Baustelle Nord-Europas gemacht werden.

Aber nicht nur die rasanten Kosten dürften Besorgnis erregen. Bei den Erörterungsterminen im Rahmen des deutschen Planfeststellungsverfahrens sind erhebliche Mängel offenbar geworden. Femern A/S muss mit einer Planergänzung umfangreich nachbessern. Denn die Baupläne für das riskante Vorhaben gründen sich auf keinen umfänglichen und gesicherten Verkehrsprognosen oder unabhängigen volkswirtschaftlichen Bewertungen, sondern nur auf den deutsch-dänischen Staatsvertrag. Nach Einschätzung des NABU wird 97 Prozent des prognostizierten Verkehrs über die Beltquerung lediglich von der Storebeltbrücke verlagert. Auch vernachlässigen die bisherigen Verkehrsprognosen alternative Verkehrswege, wie die Fährverbindung zwischen Rostock und Gedser oder den Ausbau der bestehenden Jütlandroute. Auch die Konkurrenz durch den bestehenden Fährverkehr zwischen Puttgarden auf Fehmarn und Rødby leugnen die Planer im Großen und Ganzen.

Zudem ist der geplante Tunnelbau mit zahlreichen ökologischen Risiken und Sicherheitsbedenken verbunden. So wurde die Verlängerung der Bauzeit ohne zusätzliche Bewertung der ökologischen Auswirkungen eingeplant. Außerdem fehlt eine Bewertung der Auswirkungen auf Zug- und Rastvögel (Nahrungshabitate) und wurde ein zu grobes Raster zur Abschätzung der Folgen aufgewählter Sedimentation für die Ostsee eingesetzt. Auch die Prognose der negativen Langzeitwirkungen auf Laichgründe für Fische erfüllten nicht die notwendigen

Standards. Im Falle einer Havarie fehlt ein hinreichendes Sicherheitskonzept für Flachwasserbereiche, noch ist ein schlüssiges Konzept für Gefahrgüter vorhanden.

Auf der Insel Fehmarn und entlang der geplanten Hinterlandanbindung an die Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden regt sich der Widerstand. Die Fehmaranerinnen und Fehmaraner bangen zurecht um die Natur und ihrer Existenz, die zum erheblichen Teil vom Tourismus abhängt. Ein ununterbrochener Strom lauter Güterzüge quer über die überschaubare Insel würde die Ruhe stören sowie Touristinnen und Touristen nach anderen Ostseeinseln vertreiben. Deshalb haben sich dutzende Bürgerinitiativen, Tourismusunternehmen und auch Mitarbeiter der bestehenden Fährverbindung bei den sogenannten Beltrettern vereint, um gegen das Mammutvorhaben zu kämpfen. Sie stellen entlang der geplanten Strecke für die Hinterlandanbindung blaue Kreuze auf und haben eine Klage gegen den Ausbau der B 207 als Verbindung zum Fehmarnbelt-Tunnel eingereicht.

DIE LINKE hat schon vor der Unterzeichnung des Staatsvertrages gegen einen Milliardengrab in der Ostsee gewarnt und befürwortet stattdessen einen Ausbau der Jütlandroute über die Storebeltbrücke. Seitdem vertreten die Bundestagsfraktion und die Landesverbänden der Küstenländer dieselbe Position. Im Jahr 2015 haben wir mit unserem Antrag »Neues Milliardengrab verhindern – Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand« (Drucksache 18/4973) die Bundesregierung erneut aufgefordert, die im Staatsvertrag vorhandene Möglichkeit, im Fall von »wesentliche[n] Kostensteigerungen«, auch »im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung«, die Lage in Verhandlungen »aufs neue zu erörtern«, (Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 f und Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 f des Staatsvertrages) und über einen Ausstieg zu verhandeln. Noch ist es nicht zu spät, um ein Stuttgart₂₁ des Nordens zu verhindern!

B. Abgasskandal und Elektroautos, Kältemittel

Nicht VW, das Auto ist das Problem

von Winfried Wolf

Wenn es in jüngerer Zeit um manipulierte Automotoren ging, dann ging es um VW und um Diesel-Motoren. Das ist die Nebenstory der Nebenstory.

Dasselbe engagierte Institut ICCT (International Council on Clean Transportation), das den VW-Diesel-Betrug publik machte, deckte einen weit umfassenderen Betrug auf. Belegt wurde, dass die Lücke zwischen den offiziellen Angaben und dem tatsächlichen Spritverbrauch eines Autos (egal ob Benzin- oder Diesel-Pkw) von Jahr zu Jahr größer wird. Vor knapp 15 Jahren lagen der reale Verbrauch eines Pkw – und damit die realen Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) – um rund acht Prozent über den Angaben der Hersteller. Bis 2014 stieg die Diskrepanz auf 40 Prozent. Wenn also 2001 ein Hersteller den Verbrauch eines Pkw mit 7,5 Liter Benzin je 100 km angab, so schluckte der Motor im tatsächlichen Betrieb 8,1 Liter. Wenn der gleiche Hersteller heute einen Verbrauch von 5,8 Liter auf 100 km nennt, dann liegt der reale Verbrauch ebenfalls bei 8,1 Liter.

Wie erklären die Betroffenen die Diskrepanz? Ulrich Eichhorn, Vertreter des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), äußerte dazu am 2. November 2015 im Bundestags: »Wer viel im Gebirge (!) unterwegs ist, öfters einmal schneller auf der Autobahn fährt, der verbraucht eben mehr als andere. Den einen Fahrzeugverbrauch gibt es auf der Straße nicht.« Der Mann sprach über Deutschland, nicht über die Schweiz oder Kaschmir.

Das ICCT gelangte zu seinen Ergebnissen auf höchst schlichte Art. Ausgewertet wurden die Daten, die von bekannten europäischen Motorzeitschriften mit eigenen Testfahrten gesammelt und dokumentiert wurden (u.a. von Auto Bild oder auto motor sport). Die Studie ist damit außerordentlich glaubwürdig (es sind Daten der Gegner) und repräsentativ (es sind extrem viele Daten – und alle führen zu vergleichbaren Ergebnissen).

Zwischenbilanz mit zwei Schlussfolgerungen: Erstens entzieht die Autoindustrie auf diese Weise der Gesellschaft Milliarden Euro jährlich. Eine Steuerbelastung gemäß realem Schadstoffausstoß müsste zu deutlich höheren Kfz-Steuern führen. Allein im Fall der Niederlande, wo es eine entsprechende Hochrechnung gibt, beträgt der auf diese Weise zustande kommende Steuerausfall 3,4 Milliarden Euro pro Jahr. Zweitens verschwindet auf diese Weise der gesamte behauptete Beitrag zum Klimaschutz, von dem die Autoindustrie seit zwei Jahrzehnten spricht. Bislang argumentierte diese, es in Europa sei seit 2002 je Neuwagen zu einem Rückgang der CO₂-Emissionen in Höhe von 27 Prozent gekommen (von 170 auf 123 g/km). Laut ICCT-Rechnung gab es jedoch maximal eine Reduktion von acht Prozent (von 184 auf 168 g/km). Berücksichtigt man die weiter deutlich vergrößerte Pkw-Flotte, so gab es selbst

in Europa keinen Rückgang der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs. Weltweit gibt es einen fortgesetzten massiven Anstieg.

Um nochmals die Zahlenverhältnisse ins richtige Licht zu rücken: Bei VW-Dieseldiebstahl geht es um elf Millionen Pkw eines einzelnen Autokonzerns, produziert in einem Jahrzehnt, und um deutlich höhere – stark gesundheits-schädigende – Stickoxidemissionen als offiziell angegeben. Im Fall der von Jahr zu Jahr größer werdenden Kluft zwischen dem offiziell ausgewiesenen Spritverbrauch bzw. den offiziell angegebenen CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Werten geht es um die Weltflotte Pkw, um jährlich rund 75 Millionen produzierte Neufahrzeuge. Und es geht um einen massiven, wachsenden Beitrag des Autoverkehrs zur Erderwärmung. Dieser liegt um rund 50 Prozent höher als offiziell ausgewiesen. Da die Autolobby so gut lügt und die Medien so effizient (mit teurer PR) schmiert, war das kein Thema auf der Weltklimakonferenz in Paris.

Das Problem ist also nicht VW. Nicht der Diesel-Pkw. Es ist das Auto als solches. Mit all seinen negativen Auswirkungen auf Mensch, Umwelt, Lebensumfeld und Klima (siehe Artikel Georg Kümmel in: Sozialismus vom 7. Oktober 2015).

Wer mit seiner Kritik so weit vordringt, wie hier skizziert, der bekommt von der Autolobby die Antwort: Aber wir arbeiten an Alternativen. Am Google Car. Am »vernetzten Verkehr«. Vor allem kommt doch bald das Elektro-Auto. Diese Propaganda-Lüge wird seit vier Jahrzehnten vorgetragen. Auch heute noch kostet ein E-Auto mindestens 35.000 Euro. Die Reichweite liegt im Sommer bei 150 km (im Winter bei weniger als 100 km). Alle E-Auto-Hersteller (bzw. alle E-Auto-Segmente der Konzerne) sind massiv defizitär – trotz Milliarden Subventionen. Die Ökobilanz eines Elektro-Pkw ist – über den Produktionszyklus hinweg – ähnlich negativ wie beim konventionellen Pkw. Vor allem muss man sich die Ideologie ansehen, die der prominenteste E-Auto-Vorreiter verbreitet. Elon Musk von Tesla, der im Dezember vom »Handelsblatt« zum »Mann des Jahres« gekürt wurde, schwärmt für Flüge auf den Mars. Er baut auch eine Trägerrakete für Weltraumfahrten. Er vertritt die These, dass die Menschen auf andere Gestirne umsiedeln müssten und dort überleben würden. Jüngst äußerte er im Gespräch mit Daimler-Boss Zetsche: »Dieter, du musst das verstehen. Die Menschheit befindet sich auf der Schwelle. Wir müssen uns entscheiden, ob wir eine ein-planetarische Spezies bleiben oder ob wir eine multiplanetarische Spezies werden wollen. Für mich ist die Antwort glasklar. Und deshalb gibt es [auf diesem Weg] keine Grenzen für den Einsatz der Mittel!« (in: Bilanz, Nov. 2015).

Das ist exakt die Theorie der Auto-Fetischisten, die zur Praxis der Auto-Konzerne passt. Man rast durch die Welt, als hätte man eine zweite Welt im Kofferraum – oder als könnte man mal schnell auf Mars und Mond

ausweichen, wenn der Planet Erde definitiv zerstört ist. Gut möglich, dass Zyniker wie Tesla-Musk, Daimler-Zetsche und VW-Müller davon ausgehen, dass sie und Ihresgleichen einen Klima-Gau im Luxusbunker oder auf dem Mars überleben könnten. Für uns ist und bleibt es unser Planet, um den wir kämpfen müssen – gegen Kapitalismus und gegen Profitmaximierung mit der damit verbundenen umfassenden Destruktionstendenz.

Die Studie findet sich unter www.theicct.org

Freies Spiel für die Autokonzerne – riesiger Schaden für die Allgemeinheit

von Dominik Fette

Ein riesiger Eisberg ragt scheinbar urplötzlich aus dem Meer: Im September 2015 muss VW zugeben, die Motorensoftware seiner Dieselfahrzeuge so manipuliert zu haben, dass die Grenzwerte für Stickoxide nur bei den offiziellen Messungen auf dem Rollenprüfstand eingehalten werden – nicht aber im normalen Fahrbetrieb auf der Straße. Es geht um 482.000 Fahrzeugen mit Dieselmotor in den USA und um Strafzahlungen bis zu 18 Milliarden Dollar. Der Kurs der VW-Aktie stürzt um 20% ab. Schnell wurde klar, dass weltweit Diesel-Pkw sowie -Nutzfahrzeuge betroffen sind. Heutiger Stand: 11 Millionen Fahrzeuge weltweit, in Deutschland rund 2,4 Millionen Fahrzeuge – das sind rund 17% der Diesel-Pkw auf Deutschlands Straßen. Geschädigt:

- **Die Menschen, die die Stickoxide einatmen müssen**

Allein in Deutschland sterben (laut Europäischer Umweltagentur) etwa 10.000 Menschen vorzeitig aufgrund der Stickoxide aus dem Straßenverkehr. Deutschland drohen Strafzahlungen der EU, weil in 29 Regionen die gesundheitsschädliche Stickoxidbelastung auf den Straßen dauerhaft viel zu hoch ist. Die Weltgesundheitsorganisation fordert darüber hinaus, dass der Grenzwert von $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ halbiert werden müsse. In einem Klassenzimmer einer Berliner Schule, die nicht an einer Hauptverkehrsstraße liegt, hat Greenpeace eine Belastung von über $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen.

- **Öffentliche Haushalte und als Folge z.B. auch Eltern von Kita-Kindern**

Die realen Emissionen entsprachen ganz offensichtlich nicht der Euronorm, mit der sie zugelassen und besteuert wurden. Es wurde also für Millionen von Fahrzeugen zu wenig Kfz-Steuer gezahlt. Zudem brechen jetzt in den Kommunen mit VW-Werken die Gewerbesteuern ein. Folge: in Braunschweig und Ingolstadt wurden die Kita-Gebühren erhöht. In Wolfsburg bis zu 600 Euro für einen Platz, der vor kurzen noch kostenlos war.

- **Verbraucher_innen**

Natürlich sind auch die Besitzer_innen der betroffenen Fahrzeuge geschädigt. Sie sind verunsichert, wurden spät und schlecht informiert, ihre Autos müs-

sen jetzt in die Werkstatt und es bleibt unklar, was dort genau gemacht wird. Mit einem deutlichen Wertverlust des Autos ist zu rechnen und möglicherweise kommen Steuernachzahlungen, deren Ersetzung sie dann wiederum bei VW einfordern müssen.

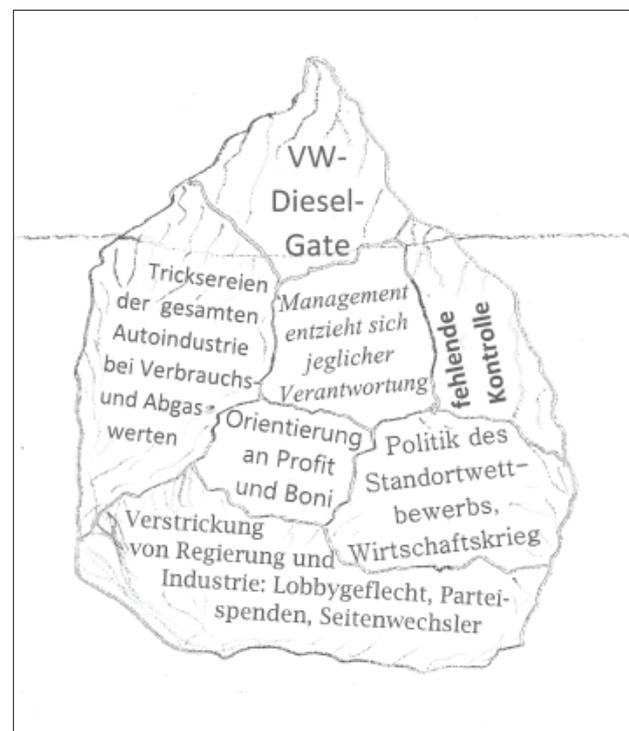
- **Beschäftigte**

Auf einer Betriebsversammlung bei VW in Wolfsburg wurden bereits die ersten großen »Konsequenzen« für die Beschäftigten angekündigt. Die neue Konzernleitung, die immer noch vor allem aus Leuten besteht, die selbst tief in den gesamten Skandal verwickelt sind, vorordnete den Mitarbeitern ein »New Volkswagen«-Motto. Konkret bedeutet dies beispielsweise, dass die Belegschaft rund 10 Prozent mehr Profit erarbeiten soll. Zudem besteht die Gefahr, dass VW zehntausende Arbeitsplätze abbaut. Damit verfolgt die Leitung das klassische Ziel, die Beschäftigten für eine Sache bluten zu lassen, für die diese keinerlei Verantwortung tragen.

Der großangelegte Betrug war mehr als fünf Jahre lang hochprofitabel, die entsprechenden Milliardengewinne kassierten die Anteilseigner, allen voran die Familien Porsche und Piech sowie über die Bonuszahlungen die Manager. Der Schaden der verursachten Gesundheits- und Umweltbelastung, für VW durch Strafzahlungen, die Rückrufaktion, Imageverlust und weiteres, die Steuer ausfälle sowie bei den Beschäftigten durch Entlassungen, Gehaltskürzungen und Arbeitszeitverdichtungen kann nur geschätzt werden. Die 100 Milliarden werden vermutlich geknackt.

Aber trotz dieser Größenordnung:

Dieser VW-Skandal ist nur die Spitze des Eisberges!



Keine Aufklärung durch VW

Denn immer klarer wird, dass das VW-Management früh von den Manipulationen wusste und durch weitere Tricksereien, Datenlöschungen und anderes lange versucht hat, alles geheim zu halten bzw. nur das Nötigste zuzugeben. So ist inzwischen dokumentiert, dass VW im Frühjahr 2014 ein erstes Mal seitens der Umweltbehörde EPA auf den deutlich zu hohen NOX-Ausstoß der VW-Diesel-Modelle hingewiesen wurde. Darauf wurde ein erster groß angelegter Rückruf der entsprechenden Modelle veranlasst, bei dem die Betrugssoftware »optimiert« wurde – das betrügerische Vorgehen also nochmals verfeinert bzw. verstärkt wurde.

Zudem wurden trotz gegenteiliger Zusicherung vor dem US-Kongress noch wochenlang Daten gelöscht und Material vernichtet, die das gesamte Ausmaß der VW-Manipulationen an den Diesel-Motoren hätten belegen können. Einem Mitarbeiter, der sich weigerte, die Datenlöschung vorzunehmen, wurde im Dezember fristlos gekündigt.

Wahrscheinlich gab es also noch mehr Manipulationen und Tricksereien, als öffentlich bekannt. Und man tut alles, um die dafür Verantwortlichen zu schützen. Dass die Verantwortlichen ihre Taten vertuschen wollen, kann man verstehen, geht es im Kern doch um die bewusste Inkaufnahme von millionenfacher Gesundheitsschädigung mit Tausenden von vorzeitigen Todesfällen. Aber im Management hat sich eben nichts getan Richtung Verantwortung und Transparenz. Die für den Skandal (mit-)verantwortlichen ziehen immer noch die Strippen.

Nicht nur VW, nicht nur Stickoxide, nicht nur Pkw

Seit langem ist bekannt, dass die realen Abgas- und Verbrauchswerte deutlich höher sind, als die offiziellen Angaben und die Ergebnisse auf den Rollenprüfständen (siehe dazu den Artikel auf Seite 25). Seit längerem, spätestens 2011, liegen auch Messergebnisse zu Stickoxiden bei diversen Autos verschiedener Hersteller vor, die sich eigentlich nur mit einer Manipulation der Abgasnachbehandlung erklären lassen.

Nun scheint es nach Recherchen von Camion Pro auch Manipulation bei Lkw im großen Stil zu geben (www.camionpro.de). Durch nachträglichen Einbau eines Elektronikbauteils wird die Stickoxidreduktion außer Kraft gesetzt: Das Nachtanken von AdBlue mit jährlichen Kosten von 1.500-3.000 Euro entfällt. Bis zu 20 Prozent der Lkw könnten in Deutschland davon betroffen sein. Diese stoßen dann rund zehnmal so viele Stickoxide in die Luft. Da Lkw aufgrund ihrer Größe erheblich mehr verbrauchen und viel mehr Kilometer zurücklegen, liegt der Schadstoffausstoß ohnehin bei etwa dem Hundertfachen eines durchschnittlicher Pkw.

Keine Kontrollen

Dass bei der Abgasnachbehandlung manipuliert werden kann, ist von Anfang an bekannt – sonst wären

sogenannte Defeat Devices in der EU-Verordnung 715/2007 nicht ausdrücklich verboten. Aber weder die EU-Kommission noch deutsche Ministerien und Behörden gingen den Hinweisen nach. Zwar gab es vereinzelt »Felduntersuchungen«, aber wohl nur solche auf den üblichen Rollenprüfständen – für die die Betrugssoftware ja gerade konzipiert wurde. Am 10. Februar 2011 erklärten Vertreter des Bundesverkehrsministeriums in einem Gespräch mit der DUH, das Problem mit der zu starken Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung, die sogenannte Zykluskenntung (= Abschalteinrichtung), zu kennen. Konsequenzen hatte das keine.

Die kontrollierenden Behörden wären dabei grundsätzlich berechtigt, die Offenlegung der Software zu verlangen. Haben sie aber nie. Jetzt redet Dobrindt zwar davon, dass dies zukünftig geschehen soll, aber für die Überprüfung, ob die Umrüstung der manipulierten Fahrzeuge den Vorgaben entsprechen, muss die Software nicht offen gelegt werden. Getestet wird dabei anscheinend auch wieder nur auf dem Rollenprüfstand, also genau mit dem Prozedere, das diese Fahrzeugtypen alle schon bei der Zulassung dank der Software-Manipulationen erfolgreich durchlaufen haben. Was genau beim Rückruf gemacht wird, bleibt für die Öffentlichkeit unbekannt. Man weiß nur: Bei manchen Fahrzeugen reicht angeblich ein Softwareupdate, bei manchen wird zusätzlich ein kleines Plastikteil, ein Luftleitgitter eingebaut. Das war's. Ob die Software auch danach manipuliert, bleibt unklar. Der Regierung und dem Kraftfahrt-Bundesamt scheint das egal zu sein.

Die Kalifornische Umweltbehörde CARB ist dabei strenger: sie akzeptiert weder das von VW vorgeschlagene Software-Update noch einen neuen Katalysator. Möglicherweise muss VW die älteren Dieselfahrzeuge zurückkaufen und verschrotten. Für die tausenden Tonnen Stickoxide, die Dieselfahrzeuge von VW seit 2009 in den USA über das erlaubte Maß hinaus ausgestoßen haben, muss VW wahrscheinlich Verschmutzungsrechte kaufen. Das sind Kompensationszahlungen für den entstandenen Schaden. Strafen aufgrund der Gesetzesverstöße muss VW in den USA sowieso noch zahlen.

Solche harten Sanktionen für den Betrug wie in den USA muss VW in Deutschland nicht erwarten. Zwar dürften diese laut EU-Verordnung national erlassen werden, aber die Bundesregierung sieht dazu bisher keinen Anlass.

Inzwischen ist die Kontrolle der Kontrollbehörden durch Öffentlichkeit und NGOs aber so gut, dass auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) etwas genauer hinschauen muss: Tests am VW Amarok nach der Umrüstung im Zuge des Rückruf haben ergeben, dass die Verbrauchswerte gestiegen sind. Bis zum 16.3. war die Umrüstung für den Passat immer noch in der Prüfung, obwohl der Rückruf eigentlich am 29.2. starten sollte. Ein KBA-Sprecher sagte, es sei unter anderem nicht sicher, ob der Motor nach der Umrüstung die Schadstoffnorm Euro-5 erfülle.

Bundesregierung ist nicht an Aufklärung interessiert

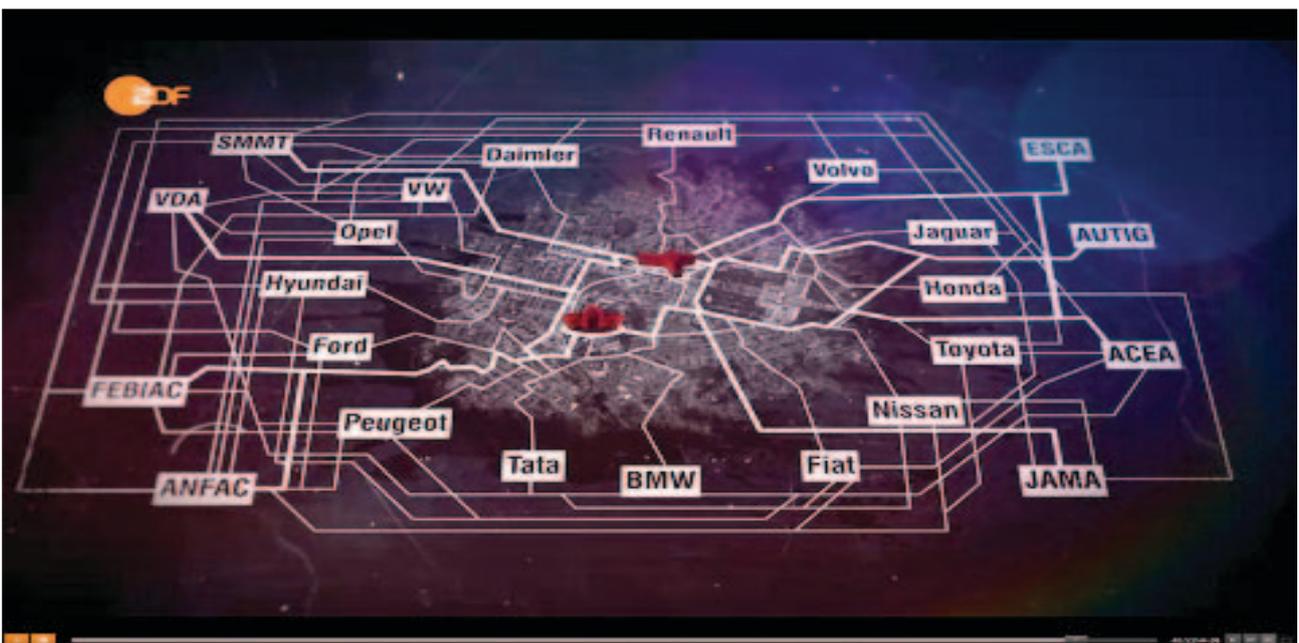
Als der Skandal bei VW öffentlich wurde, hat Verkehrsminister Dobrindt ganz schnell eine Untersuchungskommission eingerichtet. Es wird immer offensichtlicher, dass diese nicht das Ziel hat, lückenlos und schonungslos aufzuklären. Vielmehr lautet wohl das eigentliche Ziel, die deutsche Autoindustrie vor einer Ausweitung des Skandals oder weiteren Skandalen zu schützen. Dafür spricht:

1. Es verwundert, dass sich Umweltministerin Hendriks zum Thema kaum und Gesundheitsminister Gröhe gar nicht öffentlich äußern. Werden sie von Dobrindt mit dem Segen der Kanzlerin und des Vizekanzlers ausgebremst?
2. Lange blieb unklar, wer überhaupt in der Kommission sitzt. Schließlich wurden die Mitglieder bekannt gegeben, als der Druck zu groß wurde: Das ist neben Dobrindt selbst Staatssekretär Odenwald, zwei weitere Personen aus dem Verkehrsministerium und drei aus dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): alle also aus Behörden, die erstens schon längst über die Manipulation von Abgaswerten Bescheid wussten und nichts, aber auch gar nichts unternommen hatten, dieser Praxis Einhalt zu gebieten. Eine einzige externe Person sitzt als »wissenschaftliche Begleitung« in der Kommission: ein Professor von der TU München, der in der Vergangenheit für die Fahrzeugindustrie gearbeitet hat. Der Spiegel titelte zurecht: »Vor dieser Truppe muss VW keine Angst haben«.
3. Bekannt ist, welche 53 Fahrzeugmodelle verschiedener Hersteller im Auftrag dieser Kommission untersucht werden. Ergebnisse wurden bis Mitte März nicht veröffentlicht und sollten auch erst mit dem Abschlussbericht öffentlich werden, für dessen Erscheinen keine Zeitangaben gemacht wurden – die Herren wollten sich

wohl noch von der Autoindustrie beraten lassen, wie diese zu interpretieren sind.

Nun hat aber Greenpeace die Veröffentlichung erster Messergebnisse nach dem Umweltinformationsgesetz eingeklagt. Laut KBA (auf Anfrage von Focus online) gibt die Liste »Eingangsmessungen wieder, die darüber Aufschluss geben sollen, ob das zu den anschließend geplanten Testzwecken beschaffte Gebrauchtfahrzeug sich in einem technisch einwandfreien Zustand befindet. Rückschlüsse auf Mängel bei der Typkonformität können daraus nicht gezogen werden«. Bei diesen Messungen auf dem Rollenprüfstand haben zwei Modelle den NEFZ-Grenzwert überschritten (Opel Astra und Smart). Dass die anderen 51 Modelle die Grenzwerte unter diesen idealisierten Laborbedingungen einhielten, ist nicht verwunderlich, haben doch alle Modelle die Typenzulassung nach diesem Test erhalten. Spannend wird es erst, wenn weitere Messungen auf der Straße gemacht werden, die laut KBA noch ausstehen. Warum diese immer noch nicht durchgeführt wurden, während das ZDF mal eben drei Modelle in der Schweiz testen lässt (alle drei mit mehrfach überhöhten Emissionen auf der Straße), bleibt unverständlich. Vielleicht werden die Messergebnisse dieser Tests auch nur geheim gehalten.

4. Vor allem die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ließ inzwischen weitere unabhängige Prüfungen durchführen – und zwar in der Schweiz, weil es sich TÜV, DEKRA und andere Prüfstellen in Deutschland nicht mit ihren Hauptauftraggebern (den großen Autoherstellern) verderben wollen. Bei Modellen von Daimler, BMW, Renault und Fiat wurden im realen Fahrbetrieb deutlich höhere Emissionen gemessen, als unter den Laborbedingungen für die Typenzulassung. Die Messergebnisse, die die DUH ans Verkehrsministerium schickte, blieben unbeantwortet. Eigentlich wäre es ja naheliegend, dass sich Dobrindts Untersuchungskommission mal mit den kritischen Abgas-Experten trifft. Aber diese Auseinandersetzung wird offensichtlich gefürchtet.



Das Lobbygeflecht der Autoindustrie in Brüssel (Screenshot aus der ZDF-Doku »Die Abgaslüge«)

5. Die Antworten auf Kleine Anfragen der Linksfraktion und der Grünen sind so gehalten, dass weder das Parlament, noch die interessierte und betroffene Bevölkerung wissen soll, was und wie getestet wird und was sich zukünftig ändern wird. Dass Minister Dobrindt von unangemeldeten Tests nach dem Vorbild von Dopingkontrollen redet, ist auch nur eine Nebelkerze. Solche Felduntersuchungen wurden bereits in der Vergangenheit durchgeführt, aber ohne die nötige Kompetenz – und ohne Ergebnis.

6. Die Nähe von Dobrindt zur Autoindustrie wird deutlich, wenn er auf dem Neujahrsempfang des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) in seiner Rede kein Wort zum Abgasskandal sagt. Stattdessen sagt er aber: »Unser Wohlstand von heute ist ohne das Auto nicht denkbar. Und unser Wohlstand von morgen wird ohne das Auto nicht möglich sein.« Dieser »Wohlstand durch Auto« hat aber mit Lebensqualität nichts zu tun, es ist nur der Profit von wenigen. Auf die Verstrickung der Bundesregierung mit den Interessen der Autoindustrie wird weiter unten näher eingegangen.

7. Oben erwähnt wurde bereits, dass nicht öffentlich erwiesen ist und scheinbar auch nicht von Behörden hinreichend überprüft wurde, ob die manipulierten Fahrzeuge nach dem Rückruf tatsächlich die gesetzlichen Vorgaben einhalten bzw. wirklich auch auf der Straße so sauber sein werden, wie sie nach der Intention der Gesetze sein sollten.

8. Schon im Oktober 2015 wurde spekuliert, ob die Aufdeckung des Skandals von der amerikanischen Umweltbehörde EPA kurz vor der internationalen Klimakonferenz ein Zufall war. Ging es hier um die Luftreinheit in den USA oder darum, die Industrie Deutschlands, die ja im internationalen Vergleich als

sauber gilt, zu diskreditieren? Gut möglich, dass der ganze Skandal regierungsintern unter der Rubrik »Wirtschaftskrieg« läuft. Offensichtlich ist jedenfalls, dass die deutsche Autoindustrie, der Standort Deutschland für die Regierung oberste Priorität haben, während die Gesundheitsbelastung der Menschen in diesem Land keine Rolle spielt. Denn die Stickoxidbelastung in den Städten ist schon seit Jahrzehnten ein Thema und es wird viel zu wenig getan, was hier Entlastung bringen könnte.

Autolobby in Berlin und Brüssel

Nicht nur Dobrindt zeichnet sich durch besondere Nähe zur Autoindustrie aus. Es zieht sich durch alle Regierungen der letzten Jahre: Spitzentreffen im Kanzleramt, satte Parteispenden, großes Entgegenkommen, wenn es um Gesetzesvorhaben auf deutscher oder europäischer Ebene geht. Verschärfungen von Grenzwerten wurden in Brüssel immer wieder von Deutschland abgemildert – z.T. durch direkte Intervention der Kanzlerin. Das Effizienzlabel ist sowieso eine Farce. Es wurde so lange an den Formeln getrickst, bis die großen Deutschen Limousinen gut abschnitten. Die Vorlage dafür schrieb der Verband der Automobilindustrie (VDA) gleich selbst, die Bundesregierung setzte die Formel in Brüssel durch.

Zwischen der niedersächsischen Politik, in der Vizekanzler und Wirtschaftsminister Gabriel beheimatet ist, und dem Volkswagenkonzern gibt es wegen der Anteile des Landes sowieso eine enge Verbindung. Aber z.B. auch der Obmann der CDU-Fraktion im Rechts- und Verbraucherschutzausschuss Stephan Harbarth hat eine zweifelhafte Doppelrolle: Einerseits sollte sich sein Ausschuss für die Aufklärung des Skandals einsetzen. Andererseits ist Harbarth Vorstandsmitglied bei der Kanzlei SZA (Schilling, Zutt & Anschütz), die VW in der



EMPFEHLENSWERT

Lunapark21: AutoWelt. AbgasLüge. VolkswagenImperium.

Das Heft Winter 2015/16 widmet sich ganz dem Thema Abgasskandal

Übersicht, Probelesen und Bestellmöglichkeit:

<http://gleft.de/idy>

Dreckschleuder Diesel – PKW schmutziger als Lastwagen

in der Frontal21-Sendung vom 5.4.2016

Die Frontal21-Dokumentation

»Die AbgasLüge« vom 16.02.2016, 21.00 Uhr

Anschaulich wird hier dargestellt, welchen Einfluss die überhöhten Emissionen der Autos auf die Gesundheit der Menschen haben, und dass VW bei den Manipulationen kein Einzelfall zu sein scheint (Beweise fehlen bisher, weil die Software nicht überprüft wird, die Abgaswerte außerhalb des Testzyklus auf der Rolle sprechen aber Bände). Zudem wird gezeigt, wie eng Autoindustrie und Politik verstrickt sind – in Berlin und auch in Brüssel.

Beides ist zu finden unter

www.zdf.de/ZDFmediathek.

aktuellen Affäre rechtlich unterstützt. Über die Kanzlei bezieht er Nebeneinkünfte von über 300.000 Euro im Jahr.

Der Draht zwischen der Bundesregierung und der Autoindustrie ist auch deshalb so gut, weil es viele Seitenwechsler gab: Eckart von Klaeden, zuvor Staatsminister im Bundeskanzleramt wurde 2013 Chef-Lobbyist der Daimler AG. Thomas Steg, bis 2009 stellvertretender Sprecher der Bundesregierung und stellvertretender Leiter des Presse- und Informationsamtes wurde 2012 Cheflobbyist bei Volkswagen während Martin Jäger 2008 Leiter des Bereichs »Global External Affairs and Public Policy« bei Daimler wurde – direkt im Anschluss an seinen Job als Sprecher des Auswärtigen Amtes. Heute ist Jäger Sprecher des Bundesfinanzministeriums. Der ehemalige Leiter des Büros der Bundesvorsitzenden Angela Merkel in der CDU-Bundesgeschäftsstelle, Michael Jansen ist heute Leiter der Volkswagen-Repräsentanz in Berlin. Gold wert ist aber vor allem Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). Er war von 1992 bis 1998 Bundesverkehrsminister – zusammen im Kabinett mit der damaligen Umweltministerin Merkel. Bis zu seinem Jobantritt beim VDA im Mai 2007 blieb der Duzfreund der heutigen Kanzlerin Bundestagsabgeordneter.

In Brüssel, wo immer mehr Beschlüsse fallen, die die Autoindustrie betreffen, ist der Dschungel der Autolobby ebenfalls dicht: 313 Personen arbeiten hier mit einem offiziellen Budget von 12,8 Millionen Euro. VW beschäftigt allein 43 Personen (Budget: 3,3 Mio. €), der VDA 31 Personen (2,5 Mio. €). Wie der Machteinfluss in Brüssel funktioniert, beschreibt ein Artikel der Organisation LobbyControl eindrücklich (»Die Macht der deutschen Autolobby in Brüssel« <http://gleft.de/ifk>)

Demokratie, Rechtsstaat, Gemeinwohl?

Wenn man diese Verstrickungen, Einflussnahmen, politischen Entscheidungen und das allgemeine Verleugnen der negativen Auswirkungen des Autoverkehrs anschaut, dann kommen Zweifel auf, ob hier nicht Demokratie und Rechtsstaat aus dem Ruder gelaufen sind. Mit einer gemeinwohlorientierten Politik hat es jedenfalls nichts mehr zu tun.

Das Europäische Parlament hat am 22. Januar 2016 den Untersuchungsausschuss für Emissionsmessungen im Automobilbereich (EMIS) eingesetzt. Der Ausschuss soll mutmaßliche Versäumnis der Kommission, der Mitgliedstaaten und ihrer Behörden bei der Umsetzung der EU-Standards für Pkw-Emissionsprüfungen untersuchen. Wahrscheinlich wird in den nächsten Wochen auch die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses des Bundestages dazu beschlossen. Es wird spannend, was diese Untersuchungsausschüsse zutage fördern und welche Konsequenzen daraus folgen. Leider gibt es keinen Grund für großen Optimismus. Aber ein langsames Umdenken könnte eingeläutet werden.

Auch wenn der **Antrag der Linksfraktion** vom Oktober 2015 »**Konsequenzen aus dem Betrugsskandal**

um Kfz-Abgase ziehen« (Drs. 18/6325) nicht alle hier genannten Teile des Eisberges beleuchten konnte, so ist umso drastischer, dass von den Forderungen darin fast nichts beachtet wurde. Er ist nach wie vor aktuell.

Siehe auch die Auflistung unserer Kleinen Anfragen zum Abgasskandal sowie zum Einfluss der Autoindustrie auf die Bundesregierung auf Seite 65f.

Weitere eigene Infos und Material unter <http://gleft.de/idx>

Die Luft ist für niemanden sauberer geworden

von Sabine Leidig, MdB

In 29 Regionen in Deutschland drohen Strafzahlungen, weil die gesundheitsschädliche Stickoxidbelastung auf den Straßen dauerhaft viel zu hoch ist. Die Weltgesundheitsorganisation fordert darüber hinaus, dass diese Grenzwerte halbiert werden. Allein in Deutschland sterben (laut Europäischer Umweltagentur) etwa 10.000 Menschen vorzeitig, aufgrund der Stickoxide aus dem Straßenverkehr.

Das Problem ist seit vielen Jahren bekannt. Aber anstatt den PKW- und LKW-Verkehr einzudämmen, hat die herrschende Verkehrspolitik auf technologische »Selbstheilung« durch schadstoffärmere Fahrzeuge gesetzt und ein paar Umweltzonen eingerichtet, während die Gesamtzahl der Fahrzeuge weiter wächst. Und: spätestens seit 2011 ist bekannt, dass die neuen Autos zwar auf dem Prüfstand die strengeren Grenzwerte einhalten, in Wirklichkeit im Straßenverkehr aber meistens nicht. Die Abweichungen im realen Fahrbetrieb werden seit 1997 im Handbuch für Emissionsfaktoren berücksichtigt und die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und andere haben wiederholt das Verkehrsministerium darüber informiert, dass Messergebnisse bei einzelnen Fahrzeugtypen den Verdacht der Manipulation nahelegen.

Geschehen ist nichts. Für die deutsche Bundesregierung galt und gilt: Die Interessen der deutschen Autoindustrie sind Chefsache: Merkel traf sich mit keinen Branchenchefs so häufig wie mit Winterkorn, Zetsche, Wissmann & Co. Und intervenierte persönlich, als in Brüssel deutlich strengere europaweite Grenzwerte festgelegt werden sollten. Im Verkehrsministerium wurden alle Hinweise auf Manipulationen ignoriert.

Damit haben die Verantwortlichen der großen Koalition das Ausmaß des Skandals anwachsen lassen. Die Regierung schaute sehenden Auges zu, wie die Autoindustrie tausendfache Körperverletzung mit Todesfolge beging; sie verspielte gute Gelegenheiten, Klima und Umwelt zu schützen, die Luft in den Städten sauberer und die Lebensqualität besser zu machen. Diese Unterwürfigkeit vor den Chefs der Autokonzerne und den Expansionsstrategien von VW gefährdet jetzt viele Tausend Arbeitsplätze.

Als im September 2015 der Abgasbetrug bei VW von den US-Behörden nachgewiesen wurde, schien die Empörung plötzlich groß. Verkehrsminister Dobrindt rief sogleich eine Untersuchungskommission ins Leben. Ergebnisse nach fast fünf Monate? Unbekannt. Immerhin wissen wir inzwischen (nachdem dies monatelang geheim gehalten worden war), wer überhaupt Mitglied der Kommission ist: Das ist neben Dobrindt selbst Staatssekretär Odenwald, zwei weitere Personen aus dem Verkehrsministerium und drei aus dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): alle also aus Behörden, die erstens schon längst über die Manipulation von Abgaswerten Bescheid wussten und nichts, aber auch gar nichts unternommen hatten, dieser Praxis Einhalt zu gebieten. Einer einzige externe Person sitzt als »wissenschaftliche Begleitung« in der Kommission: ein Professor von der TU München, der in der Vergangenheit für die Fahrzeugindustrie gearbeitet hat. Der Spiegel titelte zurecht: »Vor dieser Truppe muss VW keine Angst haben«.

Unabhängige Prüfungen, ließ inzwischen vor allem die DUH durchführen – und zwar in der Schweiz, weil es sich TÜV oder DEKRA oder andere Prüfstellen in Deutschland nicht mit ihren Hauptauftraggebern (den großen Autoherstellern) nicht verderben wollen. So ist mittlerweile klar, dass nicht nur VW manipuliert. Bei Modellen von Daimler, BMW, Renault und Fiat wurden im realen Fahrbetrieb deutlich höhere Emissionen gemessen, als unter den Laborbedingungen für die Typenzulassung. Auch Dobrindts Kommission untersucht angeblich die Abgaswerte von bis zu 50 Fahrzeugtypen. Ergebnisse sind nicht veröffentlicht – die Herren müssen sich wohl noch von der Autoindustrie beraten lassen, wie diese zu interpretieren sind.

Die Antworten auf Kleine Anfragen der Linksfraktion und der Grünen sind so gehalten, dass weder das Parlament, noch die interessierte und betroffene Bevölkerung wissen soll, was und wie getestet wird und was sich zukünftig ändern wird. Dass Minister Dobrindt von unangemeldeten Tests nach dem Vorbild von Dopingkontrollen redet, ist auch nur eine Nebelkerze. Solche Felduntersuchungen durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) wurden bereits in der Vergangenheit durchgeführt, aber ohne die nötige Kompetenz – und ohne Ergebnis. Es scheint dass »das verspielte Vertrauen wiederherstellen« (Dobrindt) meint, dass die Verantwortlichen in den Chefetagen der Autokonzerne nicht zittern müssen.

Unterdessen läuft der Rückruf der rund 2,4 Millionen Fahrzeuge, die nachweislich manipuliert sind, langsam an. Es geht dabei um nicht weniger als 17% der Diesel-Pkw auf Deutschlands Straßen! Unklar ist, wie die nachgerüsteten Fahrzeuge getestet werden, um die tatsächliche Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten und welche Konsequenzen die Umrüstung auf andere Fahrzeugparameter wie Leistung und Verbrauch haben. Damit ist auch offen, ob sie danach überhaupt nennenswert weniger schädlich sind.

Bisher ist die Luft für niemanden sauberer geworden. Und von den vielen Forderungen aus unserem Antrag

vom Oktober 2015 zu den notwendigen Konsequenzen aus dem Abgasskandal ist noch fast nichts umgesetzt – er ist nach wie vor ganz aktuell.

Eckpunkte »Elektromobilität«

von Thomas Lutze, MdB

Die aktuelle Debatte um die »Elektromobilität« ist schon vom Begriff her falsch. Elektromobilität gibt es schon seit dem 19. Jahrhundert – zum Beispiel in Form von elektrischen Straßenbahnen und Lokomotiven. Was jetzt im PKW-Bereich Einzug halten soll, sind batteriegetriebene PKW mit oder ohne zusätzlichen Verbrennungsmotor. »Akku-Mobilität« wäre korrekter.

Fest steht: Die Linksfraktion setzt sich dafür ein, dass der öffentliche Verkehrsbereich (ÖPNV, Fernverkehr auf der Schiene) gestärkt wird und Vorrang bekommen muss. Außerdem muss die Frage der Verkehrsvermeidung eine stärkere Berücksichtigung in der Politik finden. Dies sind konstruktive Beiträge gegen den Klimawandel. Darüber hinaus müssen Fußgänger/innen und Radfahrer/innen (hier nimmt die »Elektromobilität« auch zu) aus ihrer Randlage befreit und als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer/innen behandelt werden.

Bislang lehnt DIE LINKE Akkumobilität ab. Dafür gab es Gründe: 1. nicht markttaugliche Fahrzeuge (überteuert, zu geringe Reichweite), 2. kein aktiver Beitrag zu einer Verkehrswende und 3. indirekte Unterstützung des Gewinnstrebens der Automobilkonzerne.

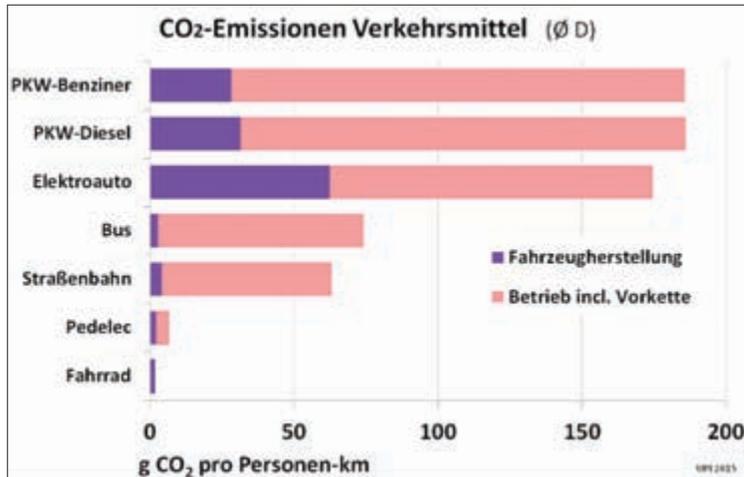
Doch was passiert, wenn folgende Situation eintritt? Der Automobilindustrie gelingt es, Fahrzeuge auf dem Markt zu bringen, die preislich unter den derzeitigen Preisen von PKW mit Verbrennungsmotor liegen (z.B. durch die wesentlich einfachere Antriebstechnik), die mit leistungsfähigen Akkus ausgerüstet sind und kurze Ladezeiten bzw. Wechselakkus haben. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass der verwendete Strom in Anlagen produziert wird, die als »nachhaltig« und »regenerativ« gelten. Wie positioniert sich dann DIE LINKE? Immer noch ablehnend?

Wichtig ist: Die Umstellung von Verbrennungsmotoren auf Akkutechnik im PKW-Bereich muss selbsttragend sein. Öffentlich zu fördern sind maximal Forschungsaufträge (das machen wir in anderen Bereichen auch) und durch Befreiungen von Einfahrtsverboten in Innenstädten. Hier sind besonders Lieferfahrzeuge sinnvoll, die dann kaum Verkehrslärm und keine Abgase verbreiten.

Kaufanreize lehnt DIE LINKE grundsätzlich ab. Dies wäre eine unberechtigte Verwendung öffentlicher Mittel, die anderswo wesentlich dringender benötigt werden. So könnte man die Fahrpreise im ÖPNV noch stärker und die Fahrpreise im Fernverkehr überhaupt subventionieren und diese Verkehrsbereiche dadurch attraktiver machen. Steuervorteile müssen – wenn überhaupt – zeitlich befristet sein und sich an der ge-

samten Klimabilanz des Fahrzeugs und seines Antriebes ausrichten.

Direkte Förderungen machen nur dann Sinn, wenn diese auf bestimmte Verkehre begrenzt sind. So könnte man zum Beispiel die Anschaffung von Akku-Taxi und Akku-Lieferfahrzeuge in einem Zeitraum von 3-5 Jahre finanziell fördern und für den Zeitraum danach klar ansagen, dass dann nur noch Fahrzeuge zugelassen werden,



Grafik 1: Kohlendioxid ausstoß im Vergleich (entnommen aus der UPI-Studie »Ökologische Folgen von Elektroautos«¹⁰)

die keinen Verbrennungsmotor haben. Eine steuerliche, aber zeitlich befristete Initiativen für Car-Sharing-Autos oder Flotten von Liefer- und Dienstleistungsunternehmen mit Akku-Antrieb ist ebenfalls sinnvoll.

Die Linksfraktion ist gut beraten, einen solchen Wandel nicht vom Grundsatz her ablehnend zu betrachten, sondern den Prozess kritisch, aber auch konstruktiv zu begleiten. Derzeit sind rund 45 Millionen PKW in Deutschland zugelassen. Wenn es nicht möglich ist, diesen Verkehrsanteil deutlich zu dezimieren, dann ist es immer noch besser, den umwelt- und klimaschädlichen Abgasausstoß durch eine veränderte Technologie zu verringern. Das heißt nicht, dass man vom politischen Ziel einer grundsätzlichen Verkehrswende abrücken muss.

Ein wichtiges Kriterium ist die Frage der Herkunft des Stroms zum Aufladen der Akkus. Selbstredend ist, dass der verwendete Strom nicht aus Atomenergie bzw. fossilen Rohstoffen stammen darf. Da der Anteil von regenerativen Strom derzeit bei 30 Prozent liegt und von der Tendenz her ansteigt, verringert sich die Gefahr, dass Akkuautos mit unsauberen Strom aufgeladen werden. Aber auch beim Kauf von Ökostrom kann man derzeit kaum garantieren, dass dieser gekaufte Strom tatsächlich aus der Steckdose mit Ökostrom herauskommt. Dass aber installierte Windkraftanlagen abgestellt werden müssen, weil

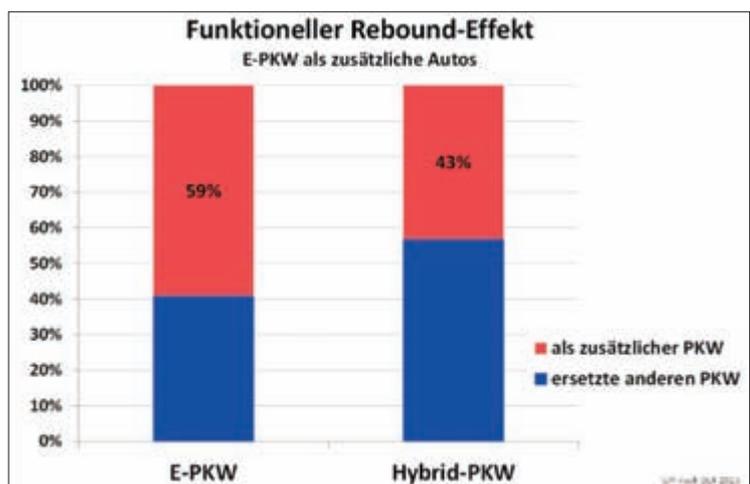
zu viel Strom im Netz ist, macht auch keinen Sinn. In dieser Zeit könnte man Akkus aufladen.

Auch der beste Akku ist irgendwann nicht mehr brauchbar und muss entsorgt werden. Diese Akkuentorgung muss nach strengen Kriterien der Umweltverträglichkeit erfolgen und die Kosten dafür auf die Akku-PKW-Nutzer/innen zu 100 Prozent umgelegt werden.

Im Mittelpunkt der Debatten stehen immer die Anzahl der Tanksäulen und die jeweiligen Ladezeiten. Ein klassischer Tankvorgang dauert ca. 3-5 Minuten. Dauert ein Aufladen der Akkus länger, so wird dies als Nachteil wahrgenommen. Die Zukunft liegt also nicht im flächendeckenden Ausbau einer zusätzlichen Stromsäulen-Infrastruktur, sondern in einer Technologie, wo Akkus mit standardisierten Maßen und Kenngrößen ausgetauscht werden. Hierfür kann das derzeitige Netz der rund 15.000 klassischen Tankstellen mit genutzt werden. Zum Beispiel: Das Auto fährt vor, der fast leere Akku wird gemessen (Restspannung) und nach unten ausgeklinkt. Danach wird ein gefüllter Akku angebracht und bezahlt. Leere Akkus werden vom Tankstellenbetreiber aufgeladen, vor allem dann, wenn zu viel Strom im Netz ist (Regulierung über den Strompreis). Zu Hause oder am Arbeitsplatz können die Akkus auch vor Ort aufgeladen werden, wenn das Fahrzeug nicht

gebraucht wird.

Die Freigabe von Busspuren für Akku-PKW lehnt DIE LINKE ab. Hier treten Situationen ein, dass Fahrzeuge mit einer Person den flüssigen Verkehr von Fahrzeugen mit 30-50 Fahrgästen behindern. Busspuren wurden eingerichtet, damit diese Fahrzeuge nicht im Stau stehen. Durch die Freigabe der Busspuren für Taxi und Fahrräder tritt bereits jetzt eine Behinderung des Busverkehrs auf, die aber gerade noch tolerabel ist.



Grafik 2: Verwendung von Elektroautos als zusätzliche Autos (entnommen aus der UPI-Studie »Ökologische Folgen von Elektroautos«¹⁰).

Der Hybrid-Antrieb darf aber auf keinen Fall fördernd behandelt werden. Diese Fahrzeuge bauen auf eine veraltete Technik auf (Verbrennungsmotoren) und sind oft im Wirkungsgrad nur unwesentlich besser als klassische, sparsame PKW mit Verbrennungsmotor. Außerdem kann nicht sichergestellt werden, dass diese Fahrzeuge immer dann, wenn es technisch möglich ist, auch mit Akkuantrieb fahren.

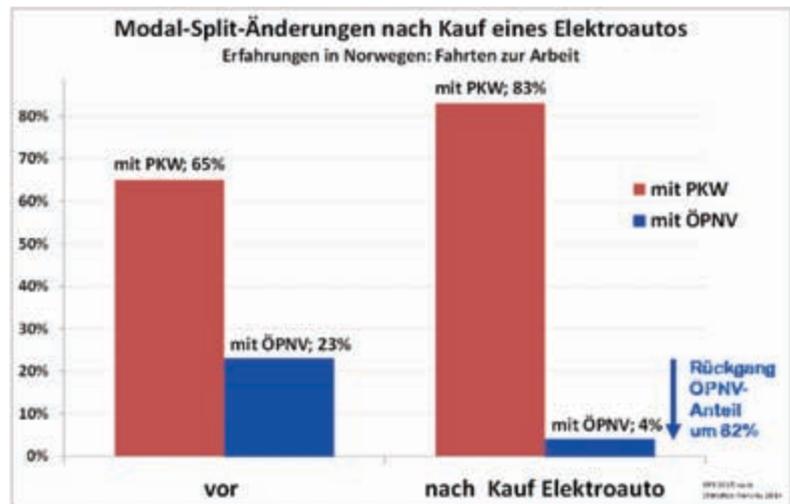
Elektroauto-Kaufprämie: Förderung der Autoindustrie statt der nachhaltigen Mobilität

von Bernhard Knierim

Die Grünen wollen sie schon lange, die Automobilindustrie sowieso, und seit neuestem wird sie auch in der großen Koalition heiß diskutiert: Die Kaufprämie für Elektroautos Bis zu 5000 Euro sind im Gespräch, um das gesetzte Ziel von einer Million Elektroautos auf deutschen Straßen im Jahr 2020 vielleicht doch noch zu erreichen. Bislang sind noch nicht einmal 30.000 davon unterwegs – und die Zahlen der Neuzulassungen sprechen nicht dafür, dass sich daran in den nächsten Jahren viel ändern wird. Selbst wenn man Plug-In-Hybride, die noch einen zusätzlichen Verbrennungsmotor haben, großzügig mit hinzurechnet, kommt man noch nicht einmal auf 50.000 Autos. Für die viel beschworene »Elektromobilitätsstrategie« sieht es also nicht gut aus, obwohl das 2015 erlassene Elektromobilitätsgesetz schon die Freigabe von Busspuren für E-Autos und andere fragwürdige Maßnahmen ermöglichte. Es scheint bislang vor allem Finanzminister Wolfgang Schäubles starke schwäbische Hand an der Staatskasse zu sein, die staatliches Geld für den Kauf von E-Autos verhindert hat. 2009 war die Autolobby sehr viel schneller erfolgreich, als sie die »Abwrackprämie« als fragwürdige Lösung der Wirtschaftskrise durchsetzen konnte.

Ob eine Kaufprämie die Verkaufszahlen von E-Autos wirklich in die Höhe treiben würde, ist umstritten. Bei der Debatte um die Prämie gerät die eigentlich entscheidende Frage jedoch in den Hintergrund: Sind Elektroautos denn überhaupt sinnvoll und damit förderungswürdig? Mehrere Studien haben inzwischen gezeigt, dass ihre Ökobilanz höchst zweifelhaft ist.⁸

Die E-Autos werden zwar gerne mit dem Slogan »null Emissionen« beworben, doch das ist eine bewusste Täuschung: Die Emissionen entstehen zwar nicht beim Fahren, aber die Energie muss vorher in die Batterien geladen werden. Dazu dient Energie aus dem Stromnetz, die bekanntlich alles andere als emissionsfrei ist:



Grafik 3: Änderung der Verwendung der Verkehrsmittel vor und nach dem Kauf eines Elektroautos (entnommen aus der UPI-Studie »Ökologische Folgen von Elektroautos«¹⁰).

Noch immer wird weit über die Hälfte aus fossilen Quellen gewonnen, an erster Stelle Kohle. Das führt dazu, dass das Elektroauto in Hinblick auf klimaschädliche Emissionen beim Fahren nicht viel besser abschneidet als herkömmliche Autos, die mit Benzin oder Diesel fahren – die Emissionen entstehen eben nur an anderer Stelle.

Befürworter der E-Autos führen gerne als Gegenargument ins Feld, dass sie ihr Auto ja nur mit Ökostrom betanken würden. Das ist aber eine Milchmädchenrechnung, denn dieser Ökostrom steht dann an anderer Stelle nicht zur Verfügung. Höhere Nachfrage nach elektrischer Energie heißt auf lange Zeit noch immer, dass Kohlekraftwerke länger laufen. Überdies wird der weitere Ausbau von erneuerbaren Energien zunehmend schwierig, da insbesondere für Windkraftanlagen die Standorte knapp werden und die Ausbaugeschwindigkeit durch die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes mit der Reduktion der Zuschüsse reduziert wurde. Auch wer sich extra seine eigene Solaranlage für das Laden des Elektroautos aufs Dach schraubt, würde mit einer Einspeisung dieser Energie in das Netz – auch wenn sich das finanziell immer weniger lohnt – deutlich mehr für das Klima tun, weil damit die Nachfrage nach Kohlestrom verringert würde.

Neben dem Energieverbrauch beim Fahren ist auch der Energiebedarf für die Produktion von Autos enorm. Ein Elektroauto benötigt nochmals doppelt so viel Produktionsenergie wie ein Auto mit Verbrennungsmotor. Schuld daran ist vor allem die Batterie. Das führt dazu, dass die gesamte Klimabilanz des Elektroautos sich kaum von der eines herkömmlichen Autos unterscheidet. Ein zusätzliches Problem ist das Gewicht der Batterien: Obwohl es in den letzten Jahren einige Fortschritte gab, kann in einer Batterie auf das gleiche Gewicht noch immer siebzig Mal weniger Energie gespeichert werden als in Benzin oder Diesel. Das hohe Gewicht macht die Autos schwer – und benötigt selbst viel Energie zum Transport. Dieses Problem ist bei der existierenden Elektromobilität bei der Bahn, Straßen-

⁸ Zu nennen sind hier insbesondere die »OPTUM«-Studie des Öko-Instituts von 2012 und die Studie »Ökologische Folgen von Elektroautos« des Umwelt- und Prognose-Instituts 2015 (http://www.upi-institut.de/UPI79_Elektroautos.pdf).

bahnen, U-Bahnen oder Oberleitungsbussen elegant gelöst, indem die Energie immer genau dann zugeführt wird, wenn sie benötigt wird.

Die Energie ist aber nicht das einzige Problem der E-Autos. Hinzu kommt der Bedarf vieler seltener Rohstoffe – an erster Stelle Lithium für die Batterien, aber auch Kobalt, Neodym-Oxid, Dysprosium-Oxid und weitere Verbindungen mit klingenden Namen. Das Vorkommen der meisten dieser Rohstoffe ist global eng begrenzt, und sie werden oft mit erheblichen negativen Umweltauswirkungen gefördert. Auch die sozialen Auswirkungen – z.B. bei der Förderung von Kobalt im Kongo – sind oft katastrophal. Nach wie vor ist zudem die Lebensdauer der Batterien begrenzt – genau wie bei Notebook-Computern und Handys. Nach einigen Jahren nimmt die Kapazität ab, und dann muss die Batterie ersetzt werden – wofür erneut Energie und Rohstoffe benötigt werden. Dann muss die alte Batterie entsorgt werden, und nur einige Bestandteile können tatsächlich zurückgewonnen und wiederverwendet werden.

Der nächste spannende Punkt ist die Benutzung der Elektroautos. Da ihre Reichweite nach wie vor gering ist, verwendet der überwiegende Teil der Nutzenden (fast 60 Prozent) sie nicht etwa zum Ersatz eines herkömmlichen Autos sondern als zusätzliches Auto. Damit wäre eine E-Auto-Kaufprämie letztlich ein Förderprogramm für den Kauf von Zweit- oder Drittwagen, was aus ökologischer Hinsicht völlig absurd ist und überdies zur Verschärfung des Platzproblems in den Städten beiträgt.

Und auch die beobachtete Verhaltensänderung nach dem Kauf von Elektroautos⁹ spricht nicht für eine positive Umweltwirkung: Nach der Anschaffung eines E-Autos wurden sehr viel mehr Fahrten mit dem eigenen Auto zurückgelegt als davor; der Anteil der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr ging hingegen um 82 Prozent zurück. Da der Strom im Vergleich zu Benzin oder Diesel relativ günstig ist, fahren die E-Auto-Besitzer überdies insgesamt mehr. Wir haben es also mit einem sogenannten Rebound-Effekt zu tun: Eine vermeintliche Effizienzmaßnahme führt dazu, dass mehr statt weniger Energie verbraucht wird.

Elektroautos tragen überdies nichts dazu bei, die immanenten Probleme des Autoverkehrs zu lösen: Unfälle mit über 4000 Toten und zehnmal so vielen Verletzten jedes Jahr alleine in Deutschland, der enorme Flächenverbrauch für die Infrastruktur und die Lärmbelastung mit ebenfalls massiven gesundheitlichen Auswirkungen.¹⁰ Der Wechsel des Antriebssystems löst die Verkehrsprobleme durch den Autoverkehr nicht. Warum es für E-Autos, die keines der Probleme des Autoverkehrs lösen, eine Kaufprämie geben sollte, ist nicht nachvoll-

ziehbar. Wenn es der Bundesregierung wirklich um eine Förderung von ökologischer Mobilität ginge, dann gäbe es eine große Menge sehr viel sinnvollerer Maßnahmen:

- Mit einem Erneuerungsprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der in vielen Regionen unter einem erheblichen Investitionsrückstau leidet, könnte die bestehende und funktionierende Elektromobilität gefördert werden. Überdies würden sinnvolle Arbeitsplätze geschaffen, und mehr Menschen könnten wirklich ökologischer mobil sein. Auch Elektrobusse könnten dabei eine zunehmende Rolle spielen.
- Mit einem Zuschussprogramm für den Kauf von BahnCards könnten Menschen sehr viel ökologischer elektro-mobil sein als mit den propagierten Elektroautos.
- Mit einer deutlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr könnten die drohenden Abbestellungen von Nahverkehrsleistungen insbesondere in den ostdeutschen Bundesländern abgewendet und stattdessen der Nahverkehr verbessert werden.
- Wie wäre es mit einer Kaufprämie für Fahrräder? In der Fahrradindustrie, die lange nicht so automatisiert ist wie die Autoindustrie, würde dieser Kaufimpuls vermutlich zu deutlich größeren Beschäftigungsimpulsen führen.
- Auch der Bau von Fahrradstraßen und -wegen oder die Verbesserung von Fußgängeranlagen würde ökologische Mobilität fördern und Arbeitsplätze schaffen.

Es gäbe eine Unmenge effektiverer Möglichkeiten, ökologische Mobilität zu fördern – wenn es denn wirklich darum ginge und nicht um ein Förderprogramm für die Automobilindustrie. Tatsächlich scheint die Bundesregierung aber wieder einmal primär die Bedürfnisse der Automobilindustrie im Auge zu haben. Diese kann mit dem Bau von Elektroautos ohnehin schon über ein kompliziertes Verrechnungssystem mit »Super-Credits« den Verbrauch ihrer Flotten schönrechnen und damit die schweren Limousinen und SUVs ausgleichen. Wenn sie dazu jetzt auch noch eine direkte staatliche Förderung erhalten würde, würde sie doppelt profitieren. Dann hätte sich die höchst effektive Lobbyarbeit des Ex-Verkehrsministers und heutigen Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie Matthias Wissmann und seiner Mitstreiter wieder einmal mehr als bezahlt gemacht.

⁹ Eine solche Studie wurde in Norwegen durchgeführt, wo der Anteil an Elektroautos schon sehr viel höher ist als hierzulande.

¹⁰ Bei niedrigen Geschwindigkeiten sind Elektroautos zwar tatsächlich leiser als Autos mit Verbrennungsmotor – was fatalerweise wiederum eine deutliche Zunahme von Unfällen mit Fußgängern und Fahrradfahrern zur Folge hat. Bei hohen Geschwindigkeiten überwiegen jedoch die Rollgeräusche der Reifen, so dass Elektroautos kaum leiser sind.

Kältemittel R1234yf aus dem Verkehr ziehen

von Ralph Lenkert, MdB

Mit der Einführung des Kältemittels R1234yf für Klimaanlage von Kraftfahrzeugen wurde ein unnötiges Risiko für die Gesundheit von Fahrzeuginsassen, Rettungskräften und anderweitig bei Unfällen oder PKW-Bränden beteiligten Personen geschaffen. Gravierende Risiken wurden erst nach Inverkehrbringung des Kältemittels öffentlich bekannt gemacht, inzwischen sind rund 750.000 PKWs mit dem Kältemittel auf deutschen Straßen unterwegs.

Bei Brandversuchen des hochentzündlichen Kältemittels durch den Daimler-Konzern, die Bundesanstalt für Materialforschung und durch unabhängige Wissenschaftler entstanden erhebliche Mengen Fluorwasserstoff und in der Folge bei Kontakt mit Luftfeuchtigkeit oder Löschwasser ätzende Flusssäure. Die Bundesregierung hat bereits im Jahr 2010 festgestellt, dass sie dies für gesundheitlich bedenklich hält (vgl. Antwort auf Frage 7 der Kleinen Anfrage »Gesundheitliche Gefährdung von Kfz-Nutzern durch das Kältemittel HFO-1234yf in Klimaanlage« auf BT-Drs. 17/2297).

Darüber hinaus legen das Datenblatt des Herstellers (Honeywell) und Veröffentlichungen der Technischen Universität München nahe, dass bei der Verbrennung des Kältemittels signifikante Mengen Carbonyldifluorid (COF₂) entstehen, das chemisch mit dem im 1. Weltkrieg eingesetzten Kampfstoff Phosgen verwandt ist.

Im Sicherheitsdatenblatt des Kältemittelanbieters Honeywell vom März dieses Jahres heißt es:

*»5.2 Besondere vom Stoff oder Gemisch ausgehende Gefahren
Hochentzündlich.
Besondere Gefahren durch korrosive und toxische Verbrennungs- und Zersetzungsprodukte. Im Brandfall können folgende gefährliche Zerfallsprodukte entstehen:
Kohlenmonoxid
Halogenwasserstoff
Carbonylhalogenide
Fluoridhaltige Pyrolyseprodukte.*

*5.3 Hinweise für die Brandbekämpfung
Vollständigen Schutzzug und umgebungsluftunabhängiges Atemschutzgerät tragen.«*

Wer also heute schon einen Pkw mit R1234yf besitzt oder ab 2017 einen Neuwagen kauft, sollte dann daran denken, dass im Brandfall ein vollständiger Chemieschutzanzug mit Atemschutzgerät zu tragen ist! Pkw-Brände sind keine Seltenheit. Laut Verband der Versicherungen gab es 2015 mehr als 15.000 Kaskoschäden durch Pkw-Brände. Hinzu kommen die Brände von nicht versicherten Fahrzeugen, geschätzte 30.000 im Jahr allein in der Bundesrepublik. 30.000-mal eine zusätzliche Gefahr für Leben und Gesundheit durch den Einsatz von R1234yf für Unfallopfer und für Helfer! Deshalb hat DIE LINKE den Antrag gestellt, R1234yf in Pkw-Klimaanlagen zu verbieten ([Drs. 18/4840](#)).

Bei einem hochentzündlichen Kältemittel wie R1234yf, dessen Flammpunkt unterhalb der Betriebstemperatur einiger Motorteile eines PKW liegt, sind Szenarien, in denen bei Unfällen durch Leckagen Kältemittel aus dem Kühlmittelkreislauf tritt und in Brand gerät oder Kältemittel bei einem PKW-Brand in Brand gerät als zumindest nicht unwahrscheinlich einzustufen.

Die Bundesregierung führt aus, dass für das Verbrennungsprodukt Carbonyldifluorid bislang keine Stoffbewertung von deutschen Behörden durchgeführt wurde. Zur Risikobewertung des Stoffes bezieht sich das Bundesinstitut für Risikobewertung derzeit auf eine Studienlage, die im Wesentlichen in den 50er und 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts vom früheren Hersteller des Kältemittels R1234yf, der Firma DuPont, erhoben wurde, daher nicht als unabhängig bezeichnet werden kann und die wenig Rückschlüsse auf die Wirkung auf Menschen zulässt.

Da trotz der bekannten Risiken für das Kältemittel bislang keine abschließende Risikobewertung nach EU-Chemikalienrichtlinie, also eine REACH-Stoffbewertung, vorliegt, und da auch nur bekannt ist, dass die Deutschen Chemikalienbehörden mit der Risikobewertung der Europäischen Chemikalienbehörden nicht konform gehen, jedoch nicht, weshalb und warum, und da die Bundesregierung keine Auskunft über die Inhalte des deshalb bei der EU-Kommission anhängigen Komitologieverfahrens gibt, bleiben sowohl die Öffentlichkeit, als auch die Automobilhersteller derzeit im Unklaren über eine offizielle Einschätzung der tatsächlich von dem Kältemittel ausgehenden Risiken.

Mit der Richtlinie 2006/40/EG wurde das Ziel gesetzt, ab 2017 in Neuwagen nur noch Kältemittel in Klimaanlage einzusetzen, die einem GWP-Wert von höchstens 150 haben (Global Warming Potential, CO₂-Äquivalent). Dieses Ziel ist zu begrüßen. Aber über welches Klimaeinsparpotential redet man, das man durch den Ersatz des bisherigen Kältemittels R134 erreichen könnte? Würde man die Leistung des Braunkohlekraftwerks Neurath um 10 Prozent reduzieren, hätte man dieselbe Einsparung wie durch den Wechsel des Kältemittels, aber keine Gefahren für Leib und Leben. Die Nutzung von R1234yf als Kältemittel in Klimaanlage von Kraftfahrzeugen ist daher prinzipiell, zumindest aber aus präventiven Gründen zu verbieten.

Wir haben den Antrag zum Verbot von R1234yf gestellt, damit auch bei der zu erwartenden Ablehnung die Rettungskräfte und die Polizei zumindest die zukünftigen Gefahren kennen und sich vorbereiten können. Er wurde auch gestellt, damit sich kein verantwortlicher Ingenieur, Geschäftsführer, Ministeriums-, EU-Beamter oder Minister auf Unwissenheit berufen kann; damit Opfer und ihre Anwälte Argumente für Schmerzensgeld- und Schadenersatzklagen erhalten. Aber vor allem wurde der Antrag gestellt, damit die Automobilindustrie die Chance bekommt, auf klimafreundliche, nicht brennbare, risikoarme und nicht gesundheitsgefährdende Klimaanlage umzustellen. Es ist bedauerlich, dass die Bundestagsmehrheit nicht überzeugt werden konnte. DIE LINKE kämpft dennoch weiter für ein Umdenken in Brüssel und Berlin.

C Bahn/ÖPNV

Das DB-Fernverkehrskonzept 2030 im Faktencheck

von Bernhard Knierim und Winfried Wolf

Die Deutsche Bahn AG präsentierte im März 2015 ihre neue Strategie für den Schienenpersonenfernverkehr. Diese wurde in den Medien überwiegend positiv aufgenommen – was auch dazu beitrug, dass die eher trüben Zahlen, die der Bahnkonzern am Tag darauf auf der Bilanzpressekonferenz vorstellen musste, in den Hintergrund traten. Jede Strategie zur Ausweitung und Stärkung des Schienenverkehrs ist natürlich zu begrüßen. Einige Skepsis ist allerdings angebracht hinsichtlich der konkreten Vorschläge. Diese sind oft nicht neu und vor allem finanziell, materiell und personell nicht ausreichend untersetzt. Daher werden in diesem Faktencheck die Planungen der DB AG der realen Situation gegenübergestellt.

Die DB sagt: »Die Deutsche Bahn startet die größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs.«

Wahr ist: Das mag stimmen, wenn damit wirklich nur die DB AG seit der Bahnreform von 1994 gemeint ist – denn seitdem war die DB im Fernverkehr fast ausschließlich auf dem Rückzug. Für die Geschichte der DB darüber hinaus ist es aber schlichtweg eine Falschbehauptung. Erinnerung sei an die Einführung des InterCity ab 1971, des InterRegio ab 1988 oder des ICE ab 1991 – jede dieser »Kundenoffensiven« war mit einem Quantensprung für viele Millionen Fahrgäste verbunden und brachte einen erheblichen Ausbau des Angebots mit sich.¹¹

Die DB sagt: »Die DB baut bis 2030 das Fernverkehrsangebot um 25 Prozent aus.«

Wahr ist: Alleine in den letzten 15 Jahren sind 20 Prozent des Fernverkehrsangebots weggefallen – es gab hier einen fast kontinuierlichen Abbau: Im Jahr 1999 fuhr die DB AG noch 177,5 Mio. Zugkilometer im Fernverkehr, 2013 waren es nur noch 142,6 Mio. Zugkilometer. Es wird also letztlich nur das wieder hergestellt, was es schon gab und was durch eine verfehlte Unternehmenspolitik seit der Zeit unter Hartmut Mehdorn zerstört worden ist – und noch nicht einmal das vollständig, da als Ziel bis 2030 – in 15 Jahren! – lediglich 162 Mio. Zugkilometer angegeben werden.

Die DB sagt: »Fünf Millionen Einwohner werden neu ans Fernverkehrsnetz angebunden«, »Neu im Flächen-

netz: Mönchengladbach, Chemnitz, Krefeld, Potsdam, Fürth, Heilbronn, Reutlingen, Trier, Cottbus, Siegen.«

Wahr ist: Alle diese Städte und damit auch die geschätzten fünf Millionen Einwohner waren bis vor einigen Jahren an das DB-Fernverkehrsnetz angebunden, keine einzige wird neu angebunden. Es ist bei allen diesen Städten – die immerhin über 100.000 Einwohner haben¹² – und noch vielen anderen bitter nötig, dass sie wieder eine Fernverkehrsanbindung erhalten.

Die DB sagt: »Mit wenigen Ausnahmen sind künftig alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern zweistündlich ans Fernverkehrsnetz angeschlossen.«

Wahr ist: Es sollte eine absolute Selbstverständlichkeit sein, dass Großstädte eine gute Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr haben – und war es bis vor einigen Jahren auch, bis die DB AG den Fernverkehr so massiv ausgedünnt hat. Auch danach wird es aber Städte wie Bremerhaven (113.000 Einwohner) geben, die – anders als in den 1990er Jahren – nur Regionalverkehr haben und deren Bewohner für Fernreisen daher immer umsteigen müssen.

Die DB sagt: »Wir werden die Produktqualität deutlich erhöhen [...] und den Komfort sowie die Qualität für unsere Fahrgäste weiter verbessern.«

Wahr ist: Die zwei neuen Zuggattungen, die in den nächsten 15 Jahren in erheblichem Maß bestehende Züge ersetzen sollen, sind mit einem deutlichen Abbau von Komfort verbunden. Die Doppelstock-IC haben grundsätzlich keine Bordrestaurants und bieten deutlich weniger Raum für Gepäck als die bisher eingesetzten IC-Züge und keine richtigen Kleinkindabteile mehr; sie erinnern insgesamt sehr an Regionalexpress-Züge. Die ICx-Züge verfügen über keine individuellen Leselampen, über keine Fußstützen, haben deutlich weniger Toiletten und mit 856 Millimetern einen nochmals verringerten Sitzabstand, weshalb sie in der Fachpresse auch als »IC-Eng« bezeichnet wurden.

Die DB sagt: »150 Fahrten, die heute mit IC-Zügen stattfinden, werden in das neue ICE-Netz integriert.«

Wahr ist: Das heißt übersetzt: Auf diesen Fahrten erhöhen sich die Fahrpreise erheblich, auch wenn es nicht schneller wird. Wir erinnern an den Ersatz von InterRegios durch InterCitys Anfang der 2000er Jahre: Exakt gleiche Wagen mit neuer IC-Außenlackierung, gleiche Fahrzeiten, höhere Preise.

Die DB sagt: »Die Preise für das deutlich attraktivere Fernverkehrsangebot sollen einfach, transparent und fair sein.«

¹¹ Im Geschäftsbericht »Die Deutschen Bahnen« des Jahres 1992, in dem bereits Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn gemeinsam vorgestellt wurde, hieß es sogar: »Mit Kundenvorteilen jetzt in die Offensive [...] Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans wollen Bundesbahn und Reichsbahn den öffentlichen Personenverkehr in der Fläche attraktiver machen. Durch enge Kooperation aller Produkte des Schienenpersonenfern- und des Schienenpersonennahverkehrs [...] wird ein abgestimmtes System entstehen, das dem Kunden einen attraktiven Taktverkehr täglich von frühmorgens bis abends mit optimalen Anschlüssen und vielen Direktverbindungen bietet.« (S. 28)

¹² Um hier selbst exakt zu sein: Cottbus und Siegen liegen ganz knapp unter 100.000.

Wahr ist: Es ist keine Reform des Preissystems angekündigt, obwohl diese bitter nötig wäre. Momentan gibt es ein undurchsichtiges Nebeneinander von Normalpreisen, Sparpreisen, Discounter-Tickets, Fernbusportal-Tickets und vielem mehr, das selbst die DB-Mitarbeitenden oft nicht durchschauen. Hier ist eine Vereinheitlichung dringend notwendig, um die Preise nachvollziehbar und fair zu machen.

Die DB sagt: »Es werden 1500 neue Arbeitsplätze geschaffen.«

Wahr ist: Seit der Bahnreform ist im Bahnbereich in Deutschland die Zahl der Arbeitsplätze von 350.000 auf 155.000, also um fast 200.000 abgebaut worden. Dadurch fehlt an vielen Stellen Personal, etwa auf den oft völlig menschenleeren Bahnhöfen. In vielen Bereichen sind die Beschäftigten auch massiv überfordert und schieben tausende von Überstunden vor sich her. Dieser Trend setzt sich fast ungebrochen von Jahr zu Jahr fort. Allein im Jahr 2014 gab es im Nah- und Fernverkehr der Deutschen Bahn AG 380 Mitarbeiter weniger als im Jahr zuvor (Nahverkehr: -273; Fernverkehr: -193). Allein bei den Lokführern und bei den Stellwerkern gibt es heute bereits ein Fehlbedarf von mehr als 2000 Vollarbeitsplätzen, der bislang nur durch Überstunden und Dauerstress abgedeckt wird. Die angekündigten »1500 neue Arbeitsplätze« – und dies bis 2030 und bei massiven Steigerungen der Leistungen – müssen vor diesem Hintergrund für die Beschäftigten und die Gewerkschaften wie blanker Zynismus wirken.

Die DB sagt: Nichts – zur Finanzierung.

Wahr ist: Bei vielen der angekündigten IC-Strecken abseits der Metropolen geht die DB AG davon aus, dass die Länder – nach dem Vorbild der ICs nach Norddeich Mole – für solche Zugleistungen zahlen werden. Hier ist aber zuerst einmal fraglich, ob die Länder dies wirklich in großem Maßstab mittragen werden, da der Fernverkehr ja eigentlich keine Ländersache ist. Und zum zweiten ist ein Regionalexpress-Zug, der durch einen IC-Zug ersetzt wird, zwar in Hinblick auf den Reisekomfort für viele Reisende zu begrüßen, aber es ist eben keine wirkliche Ausweitung des Bahnangebots insgesamt.

Die DB sagt: Nichts – zu Autoreisezügen und zum Nachtzugverkehr.

Wahr ist: Die DB hat den Autoreisezug 2014 komplett abgeschafft (obwohl treue Bahnkunden bei BahnComfot noch immer Punkte für Autozugreisen einlösen können). Sie hat das Nachtzugnetz in den letzten Jahren erheblich ausgedünnt. Nachtzüge waren aber oft die einzige brauchbare Möglichkeit, Fernreisen insbesondere in die europäischen Nachbarländer wie z.B. von Berlin nach Paris komfortabel und klimafreundlich zurückzulegen. In dem Konzept ist nichts dazu zu lesen, wie die DB solche Verbindungen wieder herstellen möchte und was sie künftig im Nachtreiseverkehr anbieten wird.

Die DB sagt: Nichts mehr – zu ihrer Strategie im Bereich des Fernbusverkehrs.

Wahr ist: Die DB plant einen massiven Ausbau ihres Fernbusverkehrs. Dieser soll ab 2015 unter der Marke »BerlinLinienBus« zusammengefasst (der IC-Bus also in diese Marke integriert) werden. Bis Ende 2016 soll sich laut Bahnchef Grube »die Zahl der Fahrten vervierfachen«. Das sind deutlich größere Wachstumsraten als im Bereich Schienenpersonenfernverkehrs angekündigt werden. Und es geht um eine Zweijahresperspektive und nicht um eine solche von 15 Jahren.

Unsere Bilanz: Wir nehmen die Deutsche Bahn AG beim Wort und unterstützen grundsätzlich eine Expansionsstrategie im Bereich Schiene. Die konkreten Vorgaben sind derzeit jedoch nicht mit materiellen und personellen Fakten untersetzt. Wir fordern die Deutsche Bahn AG auf, den leider derzeit leeren Worten belastbare und überzeugende Taten und eine Stärkung der Schiene folgen zu lassen.

Mehr Verkehr auf die Schiene – Fachgespräch Fernverkehr

Die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag hatte im Juni 2015 zu einem Fachgespräch über den Fernverkehr auf der Schiene geladen. Unter Leitung von Sabine Leidig, der verkehrspolitischen Sprecherin der Fraktion, haben wir mit zahlreichen Expertinnen und Experten verschiedene Ansätze diskutiert, wie es gelingen kann, dass mehr Menschen (Fern-)Züge nutzen.

Dr. Wolfgang Weinhold, der Leiter internationaler Fernverkehr der DB AG, stellte zum Auftakt das neue Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn vor, das eine deutliche (Wieder-)Ausweitung des Fernverkehrs auf der Schiene vorsieht. Taktverdichtungen, neue Direktverbindungen und die (Wieder-)Anbindung vieler neuer Städte wird es geben – wenn auch mit einem sehr langfristigen Zeitplan bis zum Jahr 2032. Er versprach außerdem eine deutliche Erhöhung des Komforts in der Bahn insbesondere mit der anstehenden Inbetriebnahme sowohl der Doppelstock-ICs als auch des ICE-4 (alias ICx). In einer ersten Fragerunde wurde kritisiert, dass die Nachtzüge offenkundig nicht Teil der Strategie seien, und dass einige Verbindungen z.T. erst kürzlich eingestellt wurden oder sogar erst eingestellt und dann wieder neu eingeführt werden sollen. Grundsätzlich stieß die Offensive aber auf Zustimmung, wenn auch kritisiert wurde, dass die Bahn trotz vorliegender Hinweise die Konkurrenz durch Fernbusse anfangs unterschätzt habe und nun unter deren Erfolg leide. Herr Weinhold gestand dies ein, verwies aber darauf, dass wegen der neuen Konkurrenz die DB nun noch niedrigere Sparpreise anbiete und weitere kundenfreundliche Neuerungen wie bald das kostenlose WLAN für alle Fern-Reisenden auf den Weg bringe. Das wäre ohne Fernbusse vielleicht nicht so schnell gekommen, darüber könnten sich die Kunden freuen.

Prof. Karl-Dieter Bodack, der früh beim Design Center der Bundesbahn arbeitete, dauert die Angebotsausweitung zu lange. Der von ihm auf dem Weg gebracht-



te InterRegio sei bereits fünf Jahre nach Beginn der Planungen etabliert gewesen. Für die von der Bahn geplante Ausweitung des Fernverkehrs im versprochenen Umfang fehlten sowohl Züge und Personal. Er verwies auch auf zahlreiche Unzulänglichkeiten und Sparmaßnahmen bei den neu angeschafften Zügen der DB, die das Bahnfahren unkomfortabler machten. So seien die neuen Züge unnötig schmal und damit eng, die Sitze viel zu eng angeordnet, es gebe zu wenig Raum für Gepäck, und viele mögliche Innovationen für die Innenraumgestaltung würden nicht umgesetzt. Damit gehe die Reisekultur in den Zügen mehr und mehr verloren, es gehe nur noch um das Schnell-Ankommen und nicht um das Reisen. Dabei seien die Investitionskosten, wenn man sie auf die »Lebensfahrleistung« umrechne, vernachlässigbar.

Im zweiten Teil des Fachgesprächs ging es um die Frage, ob der Schienenpersonenfernverkehr weiterhin eigenwirtschaftlich in Eigenregie der Deutschen Bahn betrieben werden solle, oder es nicht eines Fernverkehrsgesetzes bedürfe, auch, damit Bund und Länder eine Mitsprache beim Angebot haben. Dr. Klaus Sühl, für DIE LINKE Staatssekretär im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, machte die Bedeutung der Bahn insbesondere auch für dünner besiedelte Regionen deutlich. Daseinsvorsorge dürfe man nicht rein unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachten. Er wies auch darauf hin, dass schon jetzt Geld für den Regionalverkehr auf der Schiene fehlt und noch offen sei, ob die Verhandlungen zur Novellierung der Regionalisierungsmittel Abhilfe schaffen würden. Dr. Andreas Geißler von der Allianz pro Schiene verwies hingegen auf die Chancen für den Fernverkehr mit der Bahn in Anbetracht des demographischen Wandels und die zunehmende Zahl von Reisen. Gleichzeitig sei die Bahn aber in einer schwierigen Wettbewerbssituation gegenüber anderen Verkehrsträgern, so dass sie bei Weitem nicht ihr ganzes Potential für den Klimaschutz ausnutzen könne. Er mahnte daher den Abbau von

finanziellen Nachteilen der Bahn gegenüber ihren »Konkurrenten« Luft- und Straßenverkehr an.

Im dritten Teil des Fachgesprächs ging es um die Gewinnung von Kundinnen und Kunden für die Bahn. Bernhard Knierim vom Bündnis Bahn für Alle kritisierte das Preissystem der Bahn als kundenfeindlich und unübersichtlich. Er forderte eine deutliche Vereinfachung mit weniger Sondertarifen und eine Absenkung des generellen Preisniveaus. Dem stimmte Heidi Tischmann vom Verkehrsclub Deutschland zu und verwies auf das Kundenbarometer des VCD. Sie forderte einen Deutschlandtakt als integralen Taktfahrplan für Deutschland und einen Deutschlandtarif als durchgehendes Tarifsystem für den gesamten öffentlichen Verkehr im Land. Marion Jungbluth von der Verbraucherzentrale Bundesverband befasste sich mit der Digitalisierungsstrategie der DB AG, in der sie nicht nur Nutzen, sondern auch Risiken insbesondere in Hinblick auf die Datensicherheit und den Verbraucherschutz sah.

Fazit: Die Bundestagsfraktion DIE LINKE wird sich auch weiter für mehr (Fern-)Verkehr auf der Schiene einsetzen. Sie begrüßt es, dass es von den Ländern nun eine neue Initiative für ein Fernverkehrsgesetz gibt, mit dem der Auftrag des Grundgesetzes endlich umgesetzt werden soll und Mindeststandards für den Fernverkehr, insbesondere auch abseits der Metropolen, gesichert werden sollen. Mit einem aktuellen Antrag setzt sich die DIE LINKE für die Wieder-Ausweitung des Schienenpersonenfernverkehrs ein. Dieser wurde im Verkehrsausschuss zwar abgelehnt, aber die Debatte war erstaunlich sachlich und von dem gemeinsamen Interesse an einer Ausweitung des Fernverkehrs geprägt, nachzulesen in der sogenannten Beschlussempfehlung. In einem weiteren Antrag fordern wir eine Mehrwertsteuerreduktion, damit insbesondere der grenzüberschreitende Bahnverkehr im Wettbewerb mit dem Luftverkehr stärker gleichgestellt wird, was explizit auch den bedrohten Nachtzügen helfen würde. (Anträge siehe im Abschnitt »Parlamentarische Initiativen«).

Die DB in der Krise – wie geht es weiter?

von Bernhard Knierim

Seit Dezember wird in allen Medien berichtet, dass die DB AG in der Krise sei und 2015 erhebliche Verluste eingefahren habe – von über einer Milliarde Euro ist die Rede. Vor allem bei der Güterbahn soll es erhebliche Abschreibungen und »Umstrukturierungskosten« geben, aber auch die Qualität im Personenverkehr ist in vieler Hinsicht unzureichend. Es wird sogar schon der Ruf laut, Rüdiger Grube an der DB-Spitze abzulösen, weil die jetzt anstehende Sanierung eigentlich schon sehr viel länger fällig gewesen sei und er ein rechtzeitiges Gegensteuern verpasst habe.¹³

Wie üblich, wenn man selbst nicht weiter weiß, hat das DB-Management die McKinsey-Berater ins Haus geholt, und diese haben wie immer ein Projekt mit klingendem Namen entwickelt, das diesmal »Zukunft Bahn« heißt. »Zukunft« ist für diese Pläne jedoch ein Euphemismus, denn letztlich geht es um eine weitere Rückzugsstrategie der Bahn: Die Güterbahn soll schrumpfen, Instandhaltungswerke sollen geschlossen werden, tausende Jobs sollen wegfallen, und der Nachtzugverkehr soll nun ganz abgeschafft werden. Ist das wirklich der Ausweg aus der Krise?

Die Ursachen der Krise:

Für die DB-Krise gibt es mehrere Faktoren, die sich schon längere Zeit andeuten und auf jeden Fall erheblich zur akuten Krise beigetragen haben dürften:

Da ist zum ersten die Krise der Güterbahn **DB Schenker Rail**, die laut Medienberichten in diesem Jahr 1,3 Milliarden Euro abschreiben muss (siehe dazu den Artikel auf S. 50). Diese Krise ist nicht neu. Ganz offensichtlich hat aber die Rückzugsstrategie der DB aus dem Güterverkehr mit der Schließung vieler Güterverkehrszentren und dem Abbau von mehr als 10.000 Gleisanschlüssen in den letzten 15 Jahren die Krise nicht gelöst, sondern verschärft. Dass ein weiterer Rückzug aus dem Güterverkehr nun die Lösung darstellt, ist mehr als unwahrscheinlich. Alles spricht dafür, dass der Kurs der DB seit dem Mehdorn-Sparprogramm »MORA C« zu einer Abwärtsspirale geführt hat. Wenn ein Medikament über lange Zeit nicht hilft, sollte man aber nicht einfach die Dosis immer weiter erhöhen, sondern das Medikament wechseln. Die sehr Lkw-freundlichen und bahnfeindlichen Regelungen des deutschen Verkehrsmarkts – unter anderem durch die geringe Lkw-Maut, das Dieselsteuerprivileg und die Nicht-Anlastung der externen Kosten – machen aber auch das Umfeld für die Güterbahn alles andere als leicht.

Ein weiteres Problem dürfte das internationale Logistikgeschäft sein. Die DB AG hat in den letzten 15 Jahren für viele Milliarden Euro internationale Logistikunternehmen aufgekauft und in das Tochterunternehmen

DB Schenker Logistics AG integriert. Die Strategie – maßgeblich geprägt vom alten Bahnchef Hartmut Mehdorn – war die eines »Global Player«: Man wollte überall präsent sein und globale »Transportketten« anbieten können. Damit könne man dann »alles aus einer Hand« anbieten, was wiederum zur Verlagerung von Transporten auf die Güterbahn führen würde – so die Theorie. Viele der Aufkäufe hatten aber keinerlei Bezug zum Schienengüterverkehr, beispielsweise das Unternehmen BAX Global, das Luftfracht in den USA transportiert. Eben dieser Zukauf hat sich wie einige andere zudem als verlustbringendes Abenteuer erwiesen. Gleichzeitig wurden absurderweise andere Unternehmen oder Anteile verkauft, die sich eigentlich perfekt mit dem Schienenverkehr ergänzen, zum Beispiel das Unternehmen Scandlines für den Fährverkehr auf der Ostsee.

Wenn die Strategie der »Transportketten« nun aufgehen würde, dürfte es bei der Güterbahn DB Schenker Rail nicht so schlecht aussehen, wie es aussieht. Es scheint vielmehr so, als führe die Sparte DB Schenker Logistics ihr eigenes Leben mit globalen Transporten per Schiff, Flugzeug und Lkw, ohne dass die Güterbahn davon nennenswert profitieren würde.

Warum ist diese internationale Expansion aber ein Problem? Dafür gibt es zwei Gründe: Zum ersten erwirtschaftet die DB AG mit der internationalen Logistik eine sehr niedrige Rendite, die nicht einmal dazu ausreicht, die Kapitalkosten der vielen Unternehmenszukäufe – also Zins und Tilgung für die dafür aufgenommenen Schulden – zu decken. Auch wenn in der Bilanz von DB Schenker Logistics also ein Gewinn steht (in den letzten Jahren meist zwischen 300 und 400 Millionen Euro), macht die DB AG als Gesamtunternehmen damit letztlich Verluste. Auch dieses Problem besteht schon seit vielen Jahren und ist im jährlich vom Bündnis Bahn für Alle jährlich herausgegebenen Alternativen Geschäftsbericht der DB AG schon ausführlich analysiert. Dazu kommen die enormen Risiken dieses Geschäftsfeldes im Falle von – sich wieder abzeichnenden – globalen Krisen. So fuhr der Bereich DB Schenker Logistics AG im Krisenjahr 2009 ein sattes Minus von fast 200 Millionen Euro (ohne Berücksichtigung der Kapitalkosten!) ein, und das kann sich bei einer neuen Krise jederzeit wiederholen.

Der zweite Grund weshalb die »Global Player«-Strategie problematisch ist, ist der Fokus des Unternehmens: Wenn mehr als die Hälfte der Umsätze mit internationaler Logistik und nicht mit Bahnverkehr in Deutschland gemacht werden, dann richtet sich auch der Schwerpunkt der Aufmerksamkeit und der Energie des Managements auf die globalen Geschäfte. Und das wiederum ist dann bei der Qualität des heimischen Bahnverkehrs zu spüren.

Dies führt direkt zum dritten Krisenfaktor, nämlich dem **DB-Fernverkehr**. Die Krise dort hat mehrere zusammenwirkende Ursachen: Zum ersten gibt es schon seit vielen Jahren erhebliche Qualitätsmängel, von denen alle regelmäßigen Bahnreisenden ihre eigenen Lieder

¹³ Christian Schlesiger: Grube hat sein Ziel verfehlt. Wirtschaftswoche vom 4.12.2015.

singen können – und dies auch gerne tun: Zugausfälle, Verspätungen, defekte Toiletten und Bordrestaurants, die berühmte umgekehrte Wagenreihung, ein undurchschaubarer Tarifiedschungel (siehe dazu den Artikel auf S. 48) und das mehr als löchrige WLAN im Zug. Das sind nicht nur Anekdoten von Reisenden, sondern es ist auch mit Statistiken belegbar. So ist mehr als ein Viertel der Züge verspätet – trotz einer sehr großzügigen Definition von sechs Minuten, ab denen ein Zug überhaupt erst als unpünktlich gilt. Für viele Fahrgäste bedeutet das verpasste Anschlüsse und tatsächliche Verspätungen am Ankunftsort von einer Stunde und mehr.

Diese Qualitätsmängel im Fernverkehr haben vielschichtige Ursachen: Züge werden aus Kostengründen unzureichend gewartet, was man oft daran sieht, dass sie schon mit defekten Türen und Toiletten auf den Weg geschickt werden. Es wurde in den letzten beiden Jahrzehnten massiv Personal abgebaut, und auch die Reservekapazitäten an Zügen wurden minimiert, so dass bei technischen Problemen oft kein Ersatz verfügbar ist. Dazu kamen viel zu späte Bestellungen von neuen Zügen, weil Hartmut Mehdorn die DB AG lieber fit für die Börse als fit für die Zukunft auf der Schiene machen wollte. Erst langsam kommt jetzt mit der Inbetriebnahme der doppelstöckigen »IC2« (auch wenn sie gerade noch ein »Wackelproblem« zu haben scheinen) und ab 2017 der ICE4 Linderung – und die Käufe in großem Maßstab belasten die DB-Bilanz nun umso mehr.

Beim Thema Qualität im Fernverkehr verspricht Grube, der schon bei seinem Amtsantritt 2009 vergeblich angekündigt hatte, das »Brot-und-Butter-Geschäft« in Ordnung bringen zu wollen, nun wieder einmal Besserung. Aber ob eine neue Programmierung der Zuganzeiger an den Bahnsteigen das Problem wirklich im Sinne der Fahrgäste lösen kann, darf bezweifelt werden. Dass diese Maßnahme so in den medialen Mittelpunkt gestellt wird, zeigt eher die Hilflosigkeit des DB-Managements.

Auch im DB-Fernverkehr gibt es aber noch weitere Gründe für die Krise, die nicht im Einflussbereich des DB-Managements liegen: Durch die Fernbusse sind der DB AG in erheblichem Maßstab Fahrgäste abgeworben worden, und der niedrige Ölpreis nutzt vor allem dem Straßenverkehr – ob mit Privat-Pkw oder Fernbus, während die DB AG für ihren Antriebsstrom kaum weniger zahlt und seit diesem Jahr zu allem Überfluss und zusätzlich zur Energiesteuer auch noch durch die Umlage für das Erneuerbare-Energien-Gesetz extra belastet wird. Die Planung für regelmäßige Preiserhöhungen im Fernverkehr ab nächstem Jahr¹⁴ dürfte die Situation des DB-Fernverkehrs gegenüber den mit Niedrigpreisen werbenden Fernbussen eher noch weiter verschlechtern.

Aber nicht nur der DB-Fernverkehr ist in der Krise, sondern auch beim Nahverkehr (DB Regio) sieht es alles andere als rosig aus. Bei den letzten Ausschreibungen

von Nahverkehrsleistungen ging die DB AG häufig leer aus: So blieb DB Regio beim neuen Rhein-Ruhr-Express außen vor, bei der S-Bahn Nürnberg klagt sie noch gegen die Vergabe an das britische Unternehmen National Express, und auch beim Stuttgarter Regionalzugnetz ging die DB zuletzt leer aus. Aber auch dort, wo DB Regio die Ausschreibungen gewinnt, sind damit nicht mehr die großen Gewinne zu erzielen wie mit den exklusiven Verträgen, die die DB AG in der Vergangenheit oft – teilweise unter zwielichtigen Bedingungen wie in Baden-Württemberg – mit den Aufgabenträgern abgeschlossen hatte.

Zu der aktuellen Krise im Betrieb in den verschiedenen Sparten kommt noch eine strukturelle Krise, nämlich die **Verschuldung** der DB AG. Obwohl das Unternehmen mit der Bahnreform am 1.1.1994 völlig schuldenfrei gestartet war – die Altschulden hatte komplett der Bund übernommen, hat sie inzwischen wieder fast 18 Milliarden Euro an Schulden angehäuft.¹⁵ Im Zuge der aktuellen Krise ist schon von einem Anstieg auf bis zu 22 Milliarden die Rede.¹⁶ Diese Schulden sind vor allem durch die oben beschriebene internationale Expansionsstrategie entstanden. Sie belastet die finanzielle Lage der DB AG durch die Zinsen in erheblichem Umfang und vermindern den Spielraum des Managements ganz erheblich, mit – teilweise teuren – Maßnahmen gegen die anderen Krisenherde anzusteuern. Dass sich die DB AG mit einem unnützen und immer teurer werdenden Großprojekt wie Stuttgart 21 auch noch zusätzlich selbst ein milliardenschweres finanzielles Bein stellt, verschärft die Probleme noch.

Die Strategie von McKinsey – zum Scheitern verurteilt

Die von den McKinsey-Leuten entwickelten Lösungsvorschläge, die der DB-Aufsichtsrat nun heute beschließen soll, kommen nach allem, was davon in die Öffentlichkeit durchgesickert ist, einem weiteren Kahlschlag gleich: Im Schienengüterverkehr sollen 5000 Arbeitsplätze – ein Sechstel der Belegschaft – abgebaut werden. Mehrere Instandhaltungswerke, unter anderem das traditionsreiche Werk in Eberswalde, sollen geschlossen werden. Und für die ohnehin in rasantem Abbau befindlichen Nachtzüge soll ab nächstem Jahr nun das komplette Aus anstehen. Damit verspricht sich die DB die Vermeidung von einigen Millionen Euro Verlusten, die sie aber zum größten Teil erst durch die Rückzugsstrategie der letzten Jahre selbst verursacht hat und die teilweise auch durch bewusstes Schlechtrechnen zustande kommen – unter anderem wurde der positive Effekt der in den Tagesrandzeiten an die Züge angehängten »Pendlerwagen« nicht berücksichtigt und nicht nachvollziehbare Overhead-Kosten in Millionenhöhe eingerechnet.

Das ist mit ziemlicher Sicherheit die falsche Strategie, um die Probleme wirklich in den Griff zu bekommen.

¹⁴ Thomas Wüpper: Bahn plant weitere Preiserhöhungen. Stuttgarter Zeitung vom 12.12.2015.

¹⁵ 17,6 Milliarden Euro zum 30. Juni 2015 lt. Halbjahres-Bilanz der DB AG.

¹⁶ Nikolaus Doll: Deutsche Bahn ist ein Sanierungsfall. Die Welt vom 2.12.2015

Vor allem ist es aber die falsche Strategie, um einen klima- und umweltfreundlichen Verkehr zu erreichen. Wie will sich die DB weiter als Klima-Vorreiter präsentieren, wenn sie – paradoxerweise auch noch zeitgleich zur Klimakonferenz in Paris – den Schienengüterverkehr weiter abbaut und den Nachtzugverkehr ganz kaputt macht, der auf längeren Strecken die einzige klimafreundliche Alternative zum Luftverkehr ist?

Alternativer Lösungsvorschlag

Es gäbe eine andere Lösung, die der DB AG tatsächlich helfen könnte: Die DB AG müsste sich von den Unternehmensbereichen trennen, die mit dem Bahnverkehr im Inland nichts zu tun haben. Das wären zum ersten die internationalen Logistikaktivitäten von DB Schenker Logistics, aber auch DB Arriva, das DB-Tochterunternehmen vor allem für Bus- und etwas Bahnverkehr in vielen anderen Ländern. Beides hat mit dem Kerngeschäft Bahnverkehr in Deutschland – oder dem »Brot-und-Butter-Geschäft«, wie Rüdiger Grube es nennt – nichts zu tun, kostet aber extrem viel Geld, bindet Kapital, Ressourcen und Aufmerksamkeit.

Bei einem solchen Verkauf könnten binnen weniger Monate bis zu 10 Milliarden Euro eingenommen werden, die sinnvollerweise für zwei Dinge verwendet werden sollten: Zum ersten sollten die erheblichen Schulden des Konzerns abgebaut werden, um die Belastungen durch die Kapitalkosten wieder zu verringern. Zum zweiten sollte das Geld verwendet werden, um die akuten Probleme zu mindern und bestehende Engstellen im Bahnnetz zu beseitigen. Der Verkauf der bahnfremden Unternehmen müsste mit dem klaren Bekenntnis einhergehen, dass die »Global Player«-Strategie der DB gescheitert ist. Mit dieser Erkenntnis wäre die DB AG nicht das erste Unternehmen: Bevor er zur DB AG kam, war Hartmut Mehdorn Chef der Heidelberger Druckmaschinen AG, und auch dort verfolgte er die gleiche Idee: Mit dem Aufkauf von Unternehmen in der ganzen Welt sollte das Geschäftsfeld erheblich erweitert werden. Nach Mehdorns Weggang hat das neue Management sehr schnell den Großteil dieser Erwerbungen wieder verkauft, und eine Erweiterung der Produktpalette findet inzwischen eher über strategische Partnerschaften statt.

Bei der DB AG steht die Rückbesinnung auf das Kerngeschäft noch aus. Und Rüdiger Grube könnte eigentlich derjenige sein, der hier wertvolle Erfahrungen beitragen kann: Denn auch bei Daimler, seinem vorherigen Arbeitgeber, hatte man einmal die Idee, einen Weltkonzern aufzubauen, der Daimler, Chrysler, Mitsubishi und schließlich sogar Hyundai umfassen sollte. Diese Strategie ist krachend gescheitert und hat der Daimler AG eine schwere Krise beschert. Rüdiger Grube war zu jener Zeit im Daimler-Konzern als Vorstandsmitglied für Konzernentwicklung maßgeblich an dieser Expansionsstrategie beteiligt.

Um keine Missverständnisse entstehen zu lassen: Mit Verkauf ist hier wirklich die vollständige Trennung von den Sparten gemeint, die mit dem Kerngeschäft

Bahnverkehr in Deutschland oder maximal in die Nachbarländer nichts zu tun haben. Es geht nicht um eine »Teilprivatisierung« von Sparten, wie sie bei der DB AG jetzt schon angedacht ist und möglicherweise ebenfalls heute diskutiert wird, sondern um eine klare Konzentration auf das Wesentliche. Tatsächlich plant die DB AG aber, sogenannte »Investoren« durch erhebliche Beteiligungen an DB Schenker Logistics und DB Arriva in den Konzern hineinzuholen. Eine solche Form des Konzernumbaus würde erhebliche Risiken mit sich bringen, weil Investoren mit anderen Interessen damit indirekt Einfluss auf das gesamte Geschäft der DB AG erhalten würden – und wohl kaum primär das Ziel eines nachhaltigen Bahnverkehrs verfolgen.

Neben dem Verkauf sollte das DB-Management der Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers – nämlich uns allen – reinen Wein einschenken und mit ihr neue Ziele vereinbaren: Die Bahn ist keine Gewinnmaschine. Eine wirkliche Eigenwirtschaftlichkeit der Bahn ist im jetzigen Verkehrsmarkt nicht zu machen. Bei den bisherigen – positiv aussehenden – Bilanzen handelt es sich vielmehr um eine »potemkinsche Profitabilität«¹⁷. Stattdessen sollte die – auf ihr Kerngeschäft zurückgeführte – Bahn an anderen Zielen gemessen werden, nämlich an dem einer flächeneckenden, zuverlässigen und bezahlbaren Grundversorgung mit Mobilität. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), formell auch eine AG¹⁸, machen vor, wie das gehen kann: In regelmäßigen Abständen werden Ziele zwischen der SBB AG und dem Bund vereinbart, und auf der Basis des Erreichens dieser Ziele erhält das Unternehmen die vereinbarten finanziellen Zuwendungen. So ist das Unternehmen primär am Gemeinwohl und nicht an einem vermeintlichen Gewinn orientiert.

Außerdem sollte der Bahnchef – oder sein Cheffobbyist Pofalla – die Bundesregierung bei jeder Gelegenheit daran erinnern, dass der heutige Verkehrsmarkt die Bahn erheblich benachteiligt, und Änderungen einfordern. Diese Benachteiligung geschieht vor allem dadurch, dass die externen Kosten für Unfälle, Klima- und Umweltfolgen, von denen der Luft- und Straßenverkehr ganz besonders viele verursacht, von uns allen und nicht von den Verursachern getragen werden, aber auch durch die ungleiche Belastung mit Steuern und Abgaben. Wenn sich das endlich ändert und die DB an anderen Zielen als nur einem vermeintlichen Bilanzgewinn ausgerichtet wird, hat die Bahn auch wieder eine reelle Chance.

¹⁷ Sven Böll: Die Lebenslüge von der profitablen Deutschen Bahn. Spiegel Online, 2.12.2015.

¹⁸ Es gibt in der Schweiz für Unternehmen wie die SBB eine besondere Form der Aktiengesellschaft, die sogenannte spezialgesetzliche AG. Eine analoge Rechtsform könnte aber auch in Deutschland geschaffen werden – oder die DB müsste in eine andere Rechtsform wie eine Anstalt öffentlichen Rechts (analog zur KfW) umgewandelt werden.

Stuttgart 21 ist kein schwäbisches Problem, sondern ein bundesweites

von Bernhard Knierim

Das Projekt Stuttgart 21 (S21) schadet nicht nur lokal in Stuttgart, was in den anderen Stellungnahmen schon in zahlreichen Problembereichen deutlich gemacht worden ist, sondern es ist auch ein bundespolitisches Problem. Es schadet dem bundesweiten Bahnverkehr auf drei Ebenen:

1. Netzkapazität und Betriebsqualität
2. Dauerhafte Verhinderung eines Integralen Taktfahrplans
3. Verbrauch von Finanzmitteln, die an anderer Stelle dringend benötigt werden

Netzkapazität und Betriebsqualität

In vielen Untersuchungen zu S21 ist immer wieder deutlich gemacht worden, dass Stuttgart 21 zwei erhebliche verkehrliche Probleme mit sich bringt: Die Kapazität ist unzureichend, und die gesamte S21-Infrastruktur bietet viel zu wenig Resilienz. Beides hat massive negative Auswirkungen auf den bundesweiten Bahnverkehr.

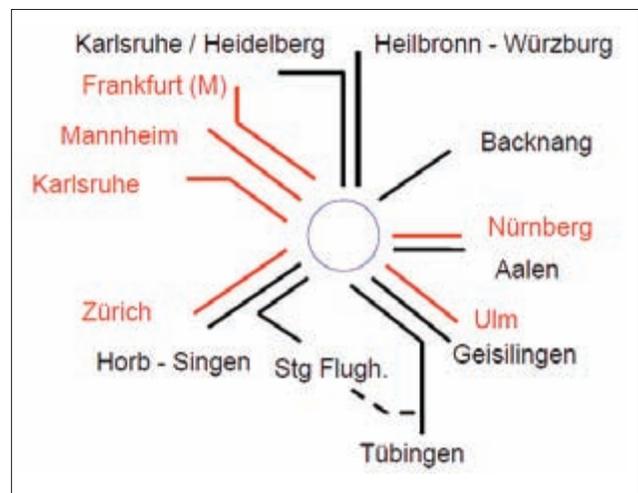
Die zu geringe Kapazität des Bahnhofs heißt im Klartext: Der geplante Stuttgarter Bahnhof stellt für einen zukünftigen Bahnverkehr schon jetzt absehbar einen Engpass dar. Christoph Engelhardt hat in zahlreichen Veröffentlichungen eindrucksvoll nachgewiesen, dass der geplante Bahnhof allen Aussagen der DB zum Trotz maximal 32 Züge pro Stunde abfertigen kann, während der bestehende Kopfbahnhof bis zu 50 Züge schafft.¹⁹ Alle Verkehrspolitiker_innen sind sich aber einig, dass der Bahnverkehr zukünftig wachsen muss, um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern; auch das neue DB-Fernverkehrskonzept geht inzwischen erfreulicherweise von wachsenden Fahrgastzahlen aus. Dieses Ziel muss mit S21 also entweder aufgegeben werden oder Stuttgart muss notfalls von vielen Zügen umfahren werden – was nicht im Sinne der Landeshauptstadt sein kann.

Das zweite wichtige Problem ist die Resilienz: Wenn es an dem neuen Engpass Stuttgart zu einem Problem kommt, so wirkt sich dies massiv auf den ganzen Bahnverkehr in der Region und letztlich auch im ganzen Land aus. Verspätungen werden in der viel zu gering dimensionierten Infrastruktur nicht abgebaut, sondern übertragen sich von einem Zug auf den nächsten und schaukeln sich dabei sogar auf. Das betrifft dann schnell den gesamten bundesweiten Fernverkehr, für den Stuttgart bislang ein wichtiger Knoten im Südwesten ist. Noch problematischer wird dies dann, wenn ein Zug liegen bleibt – technische Defekte sind im DB-Fernverkehr bekanntlich an der Tagesordnung. Dann wird die minimal dimensionierte Infrastruktur umso mehr zum Problem, weil es an Ausweich- und Umfahrungsmöglichkeiten mangelt.

¹⁹ Siehe u.a. Engelhardt, C.M. (2015): Stuttgart 21 – Fehlende Leistungsfähigkeit nach der Filder-Anhörung. In: Eisenbahn-Revue International 1/2015, S. 41-47.

Verhinderung eines Integralen Taktfahrplans

Entscheidend für die zukünftige Verbesserung des Bahnverkehrs ist die Verknüpfung von Zügen, um das Umsteigen einfach und schnell zu machen. Eine solche Optimierung wirkt deutlich besser und ist dazu sehr viel günstiger als der Bau von noch mehr Hochgeschwindigkeitsstrecken, die in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland kaum mehr Sinn machen. Systemweit zu Ende gedacht ist dies bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF), wie er in der Schweiz bereits heute Realität ist: Alle Züge fahren kurz vor der vollen oder halben Stunde in einen Taktknoten ein und kurz danach wieder ab, so dass man ohne Zeitverlust von jedem Zug in jeden anderen Zug umsteigen kann. Eine Studie zu einem solchen ITF in Deutschland, dem sog. »Deutschlandtakt« liegt inzwischen vor und hat die grundsätzliche Machbarkeit eines solchen Fahrplans in Deutschland festgestellt.



Skizze für einen ITF-Knoten in Stuttgart.²⁰

Für den Bahnhof Stuttgart hat der ITF-Experte Wolfgang Hesse nachgewiesen, dass ein »Nullknoten«, also ein ITF-Knoten zur vollen Stunde, dort hervorragend realisiert werden könnte.²⁰ Ein solcher Knoten würde sehr viel Sinn machen, da Stuttgart der wichtigste Umsteigepunkt für die gesamte Region ist. Für einen solchen Knoten benötigt man allerdings eine ausreichende Anzahl an Gleisen und entsprechende Zulaufstrecken, um all diese Züge auch gleichzeitig im Bahnhof halten lassen zu können. In Stuttgart benötigt man mindestens 14 Bahnsteigkanten im Bahnhof – wie die nebenstehende Grafik von Wolfgang Hesse zeigt. Das heißt: Mit dem bestehenden Kopfbahnhof ist ein ITF-Knoten realisierbar, mit dem geplanten Tiefbahnhof wäre er jedoch für immer verhindert.

Ein beliebtes Gegenargument lautet: Auch im jetzigen Kopfbahnhof ist ein ITF momentan kaum fahrbar. Das ist nur teilweise richtig, denn eine Reihe wichtiger

²⁰ Hesse, W. (2011): Stuttgart: Nullknoten ist möglich – Betriebskonzepte und Integraler Taktfahrplan in der Diskussion. In: Eisenbahn-Revue International 3/2011, S. 150-152.

Regionalzüge sind untereinander und mit den IC-Linien Karlsruhe/Singen – Nürnberg/Ulm bereits heute gut verknüpft. D.h. der Kopfbahnhof leistet schon im heutigen Zustand sehr viel mehr als der zukünftige Tiefbahnhof mit seinen lediglich acht Gleisen. Aber vor allem gilt: Er kann für eine überschaubare Summe – ein Bruchteil der Kosten von S21 – optimiert werden, um genau diesen Ansprüchen zu genügen, wichtige ICE-Linien mit einzubinden und damit einen perfekten ITF-Taktknoten in Stuttgart bilden zu können. Konkret geht es um den Bau von Überwerfungsbauwerken, um mehr Zügen die parallele Ein- und Ausfahrt zu ermöglichen, was das Konzept K21 alles bereits umfasst. Der Tiefbahnhof mit seinen acht Bahnsteigkanten hingegen ist nicht erweiterbar und verhindert einen ITF-Knoten Stuttgart für alle Zeiten.

Im Übrigen ist auch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm im Sinne eines ITF nicht sinnvoll, weil diese Verbindung auch heute schon in unter eine Stunde zu schaffen ist und damit Stuttgart und Ulm perfekte Nullknoten – also Knoten zur vollen Stunde – wären. An anderer Stelle wären Ausbauten sehr viel sinnvoller, was mich zum letzten Punkt bringt:

Geld fehlt dort, wo es gebraucht wird

Stuttgart 21 wird nach realistischen Prognosen an die 9 bis 10 Milliarden Euro kosten, zusammen mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm möglicherweise bis zu 15 Milliarden Euro oder mehr. Dieses Geld fehlt an vielen anderen Stellen im bundesweiten Bahnnetz, wo unisono ein Investitionsstau in der Infrastruktur bemängelt wird:

- Ausbau von Knoten, wo es schon heute erhebliche Engpässe gibt, die immer wieder zu Verspätungen und anderen betrieblichen Problemen führen.
- Ausbau von Engpässen für den Güterverkehr, die es schon jetzt vielfach unmöglich machen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.
- Reaktivierung von stillgelegten Nebenstrecken, die Menschen wieder an die Bahn anbinden könnten.
- Renovierung von Brücken, Tunnels und anderer Infrastruktur, wo im Rahmen der Renditeorientierung der DB in den letzten Jahren ein erheblicher Investitionsrückstau entstanden ist.
- Renovierung von Bahnhöfen, die in vielen Regionen oft einen trostlosen Eindruck machen. Auch die Renovierung und Verbesserung des Kopfbahnhofs in Stuttgart würde dazugehören.

An all diesen Stellen wären die Milliarden sehr viel sinnvoller angelegt und würden zu einer tatsächlichen **Verbesserung** des Bahnverkehrs beitragen, anstatt ihn noch zu verschlechtern, wie es mit Stuttgart 21 geplant ist.

Noch ein Wort zu der vielbeschworenen »Achse Paris-Bratislava«: Von Jahr zu Jahr werden die grenzüberschreitenden Verbindungen in Europa immer

schlechter. Im Dezember hat die DB AG – angeblich aus Kostengründen – den regelmäßig ausgebuchten Nachtzug Berlin-Paris eingestellt, auch nach Kopenhagen fährt kein Nachtzug mehr, der Eurocity nach Wrocław wurde eingestellt – und diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen. In dieser Situation eine transeuropäische Verbindung als das Königsargument für eine Beschleunigung im Minutenbereich zu verwenden, die der Tiefbahnhof angeblich bringt, ist schon fast ein Witz, wenn es nicht so traurig wäre.

Fazit:

All dies sind weitere entscheidende Gründe, warum Stuttgart 21 sofort beendet werden muss. Stattdessen muss der Kopfbahnhof erhalten und optimiert werden. So und nur so kann Stuttgart zu einem zukunftsfähigen Bahnknoten für Baden-Württemberg und ganz Deutschland werden. Mit dem Projekt Stuttgart 21 wird dagegen die einmalige Chance vertan, Baden-Württemberg zu einem Bahnland mit optimalem Netz, besserer Betriebsqualität, integralem Taktfahrplan (in direkter Verbindung zum Vorbild Schweiz) und damit zum Vorreiter für den Deutschland-Takt zu machen.

Eine Grundsatzbemerkung zum Schluss: Es darf nicht Schule machen, dass solch ein unsinniges Großprojekt tatsächlich umgesetzt wird. Es muss endlich Schluss sein mit Pharaonenprojekten gegen alle politische Vernunft, von denen es leider schon zu viele gibt in unserem Land – ob sie Stuttgart 21 heißen, Hochmoselbrücke oder A100 hier in Berlin. Es muss endlich Schluss sein mit den Schönrechnereien, falschen Versprechungen und Milliarden-Fehlinvestitionen. Stattdessen muss endlich Realitätssinn in die Verkehrspolitik einziehen, damit nur noch solche Projekte umgesetzt werden, die wirklich Sinn machen und den Bürgern nützen.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Annette Groth, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Ausstieg aus Stuttgart 21 – Die Deutsche Bahn AG vor einem finanziellen Desaster bewahren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Kosten für das Projekt Stuttgart 21 steigen immer weiter: auf – von unabhängigen Experten konservativ geschätzte – 9,8 Milliarden Euro, so dass das Projekt längst eindeutig sehr unwirtschaftlich ist. Ein Weiterbau stünde in krassem Gegensatz zu den ohnehin schon bestehenden wirtschaftlichen Problemen der Deutschen Bahn AG (DB AG), die alle anfallenden Mehrkosten komplett selbst tragen muss, weil keiner der Projektpartner dazu bereit ist. Überdies sind wichtige Fragen zur Sicherheit und zur Leistungsfähigkeit des Bahnhofprojekts (siehe Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/3647) nach wie vor ungeklärt.

Sowohl die Bundesregierung als auch die DB AG ignorieren bislang Berichte über Kostensteigerungen des Projekts, bieten aber umgekehrt keine Kostentransparenz. Dies war auch in der Vergangenheit zur Zeit des „Kostendeckels“ von 4,5 Milliarden Euro der Fall – bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Kostensteigerung auf damals 6,5 Milliarden Euro nicht mehr zu leugnen war.

Ein Gutachten des Bundesrechnungshofes zu den Kosten des Projekts, das bereits im Dezember 2014 abgeschlossen und den zuständigen Ministerien nach einer Stellungnahme durch die DB AG im Juli 2015 übersandt wurde, wird seitdem von den Ministerien massiv verzögert und ist noch immer nicht veröffentlicht (Schreiben des BRH an Nico Nissen vom 10.2.2016, Aktenzeichen III 2 – 05 20 35 – 3265/2016).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in ihrer Rolle als Vertreterin des Alleineigentümers der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken, dass diese einen sofortigen Stopp und den Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 beschließt und auch schnellstmöglich vollzieht, um wirtschaftlichen Schaden vom Unternehmen abzuwenden;

2. sämtliche Finanzmittel, die von Seiten des Bundes in den Bau von Stuttgart 21 fließen, einzufrieren, bis ein alternatives Konzept für einen funktionsfähigen und kapazitätserweiternden Umbau des existierenden Bahnhofs vorliegt und die finanziellen Mittel für diesen verwendet werden können;
3. das Gutachten des Bundesrechnungshofes zur Kostenentwicklung des Projekts dem Bundestag so schnell wie möglich zugänglich zu machen;
4. den Bedenken des Bundesrechnungshofes zu folgen und sicherzustellen, dass die finanziellen Mittel des Bundes aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) nicht zur Finanzierung von Mehrkosten bei Stuttgart 21 verwendet werden;
5. in Zusammenarbeit mit der Stadt Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg einen Bürgerbeteiligungsprozess zu initiieren, um gemeinsam mit den Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern einen sinnvollen Umgang mit den schon getätigten Bauleistungen zu entwickeln.

Berlin, den 17. Februar 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Bei dem Projekt Stuttgart 21 handelt es sich rein formell bekanntermaßen nicht um ein Bedarfsplanprojekt des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG. Dennoch kann und muss die Bundesregierung auf mehrfache Weise Einfluss auf dieses Projekt nehmen, um einen erheblichen Schaden von der Deutschen Bahn AG als bundeseigenes Unternehmen abzuwenden:

- in ihrer Funktion als Vertreterin des Eigentümers über den direkten Einfluss auf den Vorstand und den Aufsichtsrat der DB AG,
- über die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat, insbesondere die Staatssekretäre der Bundesministerien, sowie
- über die Gewährung der Bundes-Fördermittel, die in das Bahnprojekt fließen und die sinnvollerweise nur für eine Planung ausgegeben werden sollten, die anders als Stuttgart 21 die Bahnhofskapazität erweitert und die Qualität des Bahnverkehrs verbessert.

Dass ein solcher direkter Einfluss der Bundesregierung sowohl auf den Vorstand als auf Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG tatsächlich existiert, beweisen nicht zuletzt Akten aus dem Bundeskanzleramt, in denen diese Einflussnahme dokumentiert ist (Stuttgarter Zeitung vom 03.07.2015: „Wackelkandidaten auf Kurs gebracht“). In diesen Akten ging es um die Entscheidung vom 5. März 2013 für den Weiterbau von Stuttgart 21 mit dem erweiterten Finanzierungsrahmen von 6,526 Milliarden Euro. Dokumentiert wurde unter anderem die Kommunikation zwischen dem damaligen Chef des Bundeskanzleramts und heutigen DB-Vorstandmitglied Ronald Pofalla und dem Verkehrsstaatssekretär Michael Odenwald als Mitglied im DB-Aufsichtsrat. Im Umkehrschluss kann die Bundesregierung auch eine Beendigung des Projekts auf ähnliche Weise herbeiführen und sich nicht auf das Argument der Eigenwirtschaftlichkeit der DB AG zurückziehen und damit jegliche Verantwortung von sich weisen. Überdies liegt es in der Verantwortung der Bundesregierung, das öffentliche Interesse (vgl. Art. 87e Absatz 4 Grundgesetz) sowie auch den aktienrechtlich und strafrechtlich zwingenden Maßstab umzusetzen, dass die Vermögensinteressen des bundeseigenen Unternehmens Bahn nicht beschädigt werden dürfen.

Obwohl die Gültigkeit des bereits erhöhten Finanzrahmens von 6,526 Milliarden Euro von Seiten der DB AG immer wieder betont wird, gibt es inzwischen stichhaltige Hinweise auf eine deutliche Steigerung der Projektkosten sowie auf eine Verschiebung der Fertigstellung um mindestens zwei Jahre – vom Jahr 2021 auf das Jahr 2023 oder sogar auf das Jahr 2024.

Ein am 16. Dezember 2015 in Berlin präsentiertes Gutachten des Verkehrsberaters Dr. Martin Vieregg, das die aktuellen Rahmenbedingungen sowie den Baufortschritt berücksichtigt, prognostiziert wahrscheinliche Baukosten von 9,8 Milliarden Euro. Darüber hinaus legt es zusätzliche Risiken dar, die noch zu deutlich höheren Kosten führen können. Gründe für diese Kostensteigerungen und weitere Risiken sind vor allem das umfangreichere Grundwassermanagement, der wesentlich aufwändigere Bau des Hauptbahnhofs selbst (insbesondere wegen des Brandschutzes, der zusätzlichen Fluchtwege und des komplizierten Baus der Düker) sowie die wesentlich kompliziertere und riskantere Gründung des Bauwerks. Alleine für den Bahnhofsbau selbst prognostiziert das Gutachten über 900 Millionen Euro an Mehrkosten. Auch die notwendigen Umplanungen des Filderabschnitts (PFA 1.3a/b) aufgrund der gescheiterten und weiterhin offenen Planfeststellung tragen zu den Kostensteigerungen bei. Kostentreiber in diesem Bereich sind der brandschutzbedingt wesentlich aufwändigere Fernbahnhof und dessen Anbindung an die Neubaustrecke sowie die Erweiterung des Filderabschnitts um einen eingleisigen Bahnhof für die Gäubahn („3. Gleis“). Der Gutachter rechnet auf Basis seiner ersten Untersuchung aus dem Jahre 2008 und nach den zahlreichen, nicht aufholbaren Verzögerungen nun mit einer Fertigstellung frühestens im Jahr 2024. Dabei bestätigt er – noch ohne die unvorhersehbaren Risiken beim Tunnelbau im Anhydrit – im Wesentlichen die Kosten der DB AG für die Tunnelstrecken, passt diese jedoch mit höheren Zuschlägen für Anlagen Dritter, Wiederherstellung der Oberfläche, für Umweltschutz, Unvorhergesehenes und Planungskosten an die Verzögerungen im Bauzeitplan an (Martin Vieregg: „Aktualisierung der Baukosten-Prognose von 2008 für das Projekt Stuttgart 21“. München (Vieregg-Rössler GmbH), 15.12.2015).

Derselbe Gutachter Dr. Martin Vieregg hatte bereits im Juli 2008 ein vergleichbares Gutachten zur Kostensituation des Projekts Stuttgart 21 vorgelegt und damals im Gegensatz zum offiziellen sogenannten „Kostendeckel“ von 4,526 Milliarden Euro eine Kostensteigerung für die Projektrealisierung auf 6,9 Milliarden Euro prognos-

tiziert. Daraufhin teilte die DB AG in einer Presseerklärung vom 18. Juli 2008 mit: Die „Aussagen über Kostenerhöhungen bei Stuttgart 21 sind haltlos.“ Auch Politiker aus Baden-Württemberg bezeichneten das Gutachten damals als „unsolide und aggressive Desinformation“ (der damalige Ministerpräsident Günther Oettinger), als „politisch motiviertes Schlechtachten“ (Landtagsvizepräsident Wolfgang Drexler) oder als „unseriös“ (der damalige Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster) (alle Zitate aus BUND-Regionalverband Stuttgart „Wer ständig lügt,...“, 23.01.2013). Tatsächlich musste die DB AG jedoch nach einer neuen Kostenprognose im Jahr 2012 den Finanzierungsrahmen auf 6,526 Milliarden Euro anheben – und damit letztlich eingestehen, dass Viereggs Berechnungen durchaus zutreffend waren. Aus diesem Grund ist das aktuelle Gutachten von Martin Vieregk, das mit der gleichen Methodik wie das Gutachten vom Juli 2008 erstellt wurde und die aktuellen Entwicklungen des Projekts sehr akribisch mit einbezieht, unbedingt als seriös zu betrachten. Die Berücksichtigung dieser Berechnung ist insbesondere auch die Aufgabe des Aufsichtsrats der DB AG, der sich nach eigenen Angaben in einem „fortlaufenden Prüfungsprozess“ befindet.

Eine im Juni 2015 vorgestellte Studie vom 28. Oktober 2014 von Prof. Roland Ostertag, Peter Grohmann und Peter Kappes kommt überdies mit einer ganz anderen Methode ebenfalls zu vergleichbaren Ergebnissen: Ausgehend von dem 2007 ermittelten Kostenstand von 7,5 Milliarden Euro für eine Fertigstellung im Jahre 2019 prognostizierten sie bei einer Fertigstellung im Jahre 2022 Kosten von 9,77 Milliarden Euro und für eine Fertigstellung im Jahre 2025 von 12,56 Milliarden Euro. Bezieht man den Anteil der DB AG an zusätzlichen „bahnverkehrlichen Kosten“ mit ein, ergeben sich für die DB AG bei einer Fertigstellung im Jahr 2022 sogar Kosten von 11,77 Milliarden Euro bzw. bei einer Fertigstellung im Jahr 2025 von 15,56 Milliarden Euro (Roland Ostertag, Peter Grohmann, und Peter Kappes: „Kostensituation Stuttgart 21“, Stand 28.10. 2014).

Überdies deuten auch einige Planungen der DB AG selbst bereits darauf hin, dass mit einer Verzögerung der Fertigstellung mindestens bis zum Jahr 2023 zu rechnen ist (Stuttgarter Nachrichten vom 26.1.2016, „Bahn kippt Zeitplan – auf dem Schaubild“). Die bisherigen Verzögerungen im Bauablauf sowie die Verzögerung bei der Planfeststellung des Filderabschnitts (PFA 1.3a/b) um mehr als zwei Jahre aufgrund der bislang noch nicht genehmigungsfähigen Planungen deuten ebenfalls in diese Richtung. Daher erscheinen die dargestellten Zeit- und Kostenprognosen der Sachverständigen Vieregk und Ostertag/Grohmann/Kappes durchaus realistisch.

Damit sind die Kostensteigerungen mit zwei ganz unterschiedlichen Methoden in ähnlicher Größenordnung prognostiziert worden. Zusammengefasst ist mit Gesamtkosten in der Größenordnung von mindestens 10 Milliarden Euro für das Projekt Stuttgart 21 zu rechnen. Schon ohne diese erneuten Kostensteigerungen war das Projekt für die DB AG nicht mehr wirtschaftlich (so DB-Vorstandsvorsitzender Rüdiger Grube im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 95. Sitzung am 27.2.2013). Die zusätzlichen Kosten treiben dieses Projekt daher nun endgültig in den Bereich der extremen Unwirtschaftlichkeit. Gemäß den Vereinbarungen zwischen den Projektpartnern DB AG, Land Baden-Württemberg und Stadt Stuttgart trägt die DB AG sämtliche Mehrkosten, die über den damals vereinbarten „Kostendeckel“ von 4,526 Milliarden Euro hinausgehen. Aus der sogenannten „Sprechklausel“ (§ 8 Absatz 4 des Finanzierungsvertrags) lässt sich kein weiterer Anspruch der DB AG gegenüber den Projektpartnern ableiten, wie auch die diesbezüglichen Debatten der letzten Jahre gezeigt haben. Das bedeutet in der Konsequenz, dass zusätzliche Kosten in Höhe von über 5 Milliarden Euro auf die DB AG zukommen. Damit ist ein schnellstmöglicher Ausstieg aus dem Projekt unumgänglich, um einen erheblichen wirtschaftlichen Schaden von der DB AG abzuwenden. Ein weiteres Gutachten zu den Ausstiegskosten, das am 12.02.2016 vorgestellt wurde, zeigt überdies, dass der Ausstieg aus dem Projekt zum jetzigen Zeitpunkt um 5,9 Milliarden Euro günstiger wäre als der Weiterbau (Martin Vieregk: „Ermittlung der Ausstiegskosten für das Projekt Stuttgart 21 zum Stand Ende Januar 2016“. München (Vieregg-Rössler GmbH), 12.02.2016).

Über die Kostensituation hinaus begründen die auch in der Anhörung vom 6. Mai 2015 im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestags in der Sache weiterhin unbeantworteten Fragen zur mangelnden Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Bahnhofsn Neubaus (siehe Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/3647) die Notwendigkeit eines sofortigen Ausstiegs aus dem Projekt. Die in der Anhörung vorgetragene Begründung, es läge seit 2010 „nichts Neues“ vor, ist nicht haltbar in Bezug auf die vorgetragenen Kritikpunkte, zu denen in der Sache keine Stellung genommen worden ist (vgl. dazu das Protokoll der 41. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 6.5.2015 sowie die detaillierte Auswertung dieser Anhörung auf http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_Bundestag_2015).

Unübersichtlich und intransparent: Das Preissystem der Bahn benötigt einen Neustart

von Bernhard Knierim

Es war einmal alles so einfach: Jeder Kilometer mit der Bahn hatte einen einheitlichen Preis, im IC oder ICE kostete es einen Zuschlag. Wer die Entfernung seiner Reise kannte, konnte sich den Fahrpreis also selbst ausrechnen. Mit der Einführung der BahnCard im Jahr 1992 kam noch eine wichtige Variante hinzu: Wer nämlich eine solche Karte kaufte, konnte dann das ganze Jahr zum halben Preis fahren – ein besonderes Angebot zur Kundenbindung von Vielfahrenden. Für diese BahnCard nach dem Vorbild des Schweizer Halbtax-Tickets hatten sich viele Bahnfreunde lange stark gemacht, um der Preisstruktur des Autos endlich etwas entgegenzusetzen zu können. Denn auch beim eigenen Pkw ist nach einer hohen Einmalinvestition am Anfang die einzelne Fahrt sehr günstig – und das Auto ist nach wie vor der Hauptkonkurrent der Bahn.

Doch dann kam die formelle Privatisierung der DB mit ihrer Umwandlung in eine gewinnorientierte Aktiengesellschaft. Ziel war es nicht länger, möglichst viele Menschen in die Züge zu locken, sondern möglichst hohe Erlöse zu erzielen – auch in Vorbereitung auf den ab Anfang der 2000er Jahre vom damaligen Bahnchef Mehdorn vorbereiteten Börsengang. Das spiegelte sich in dem neuen Preissystem »PEP« der DB wieder, das sie nach jahrelangen Vorbereitungen im Dezember 2002 einfuhrte: Seitdem gibt es auf jeder denkbaren Verbindung in Deutschland einen eigenen, festgelegten Fahrpreis, den sogenannten Relationspreis, der sich an der Konkurrenzsituation auf der jeweiligen Strecke orientiert. Diese Preise umfassen auch solche Absurditäten wie die, dass zwei Teilstrecken oder Umwege manchmal günstiger sind als die eigentlich geplante Strecke. Zu diesen Preisen kam nochmal ein Parallel-Preissystem von kontingentierten »Plan & Spar«-Tarifen mit unterschiedlichen Rabatten und Vorverkaufsfristen sowie einer Umtauschgebühr von bis zu 45 Euro. Parallel wurde die klassische BahnCard abgeschafft und ersetzt durch die BahnCard 25, die die Preise nicht mehr halbierte, sondern nur noch um ein Viertel reduzierte.

Die Konsequenz dieses neuen Preissystems war ein Desaster: Die Reisenden liefen in Massen davon. In den ersten drei Monaten nach der Einführung gingen die Fahrgastzahlen im DB-Fernverkehr um sieben Prozent zurück. Es gab massive Umsatzeinbrüche; bis Juni 2003 lagen die Erlöse 20 Prozent unter dem Plan. Das DB-Management musste Konsequenzen ziehen und entließ die für das neue Preissystem verantwortlichen Manager – die übrigens bezeichnenderweise von der Lufthansa geholt worden waren und auch die Beratungsfirma Roland Berger kräftig bei der Entwicklung des Systems mitverdienen ließen. Das gescheiterte System wurde teilweise wieder zurückgenommen, und dabei wurde auch die »alte« BahnCard 50 mit der Halbierung des Fahrpreises auf Druck der Verbände hin wieder eingeführt – wenn auch mit einem dreisten Preisaufschlag von 43 Prozent (200 statt 138 Euro).

Seitdem gibt es bei der Bahn ein Nebeneinander von unterschiedlichen Systemen, die nicht zusammenpassen und die Angebote damit extrem unübersichtlich machen: Zuerst einmal gibt es die Normalpreise, seit neuestem »Flexipreise« genannt, die mit den BahnCards um 25 bzw. 50 Prozent reduziert werden können. Diese Normalpreise sind aber nach vielen Preissteigerungen inzwischen so teuer, dass sie eher als Abschreckung wirken müssen. Parallel dazu gibt es zahlreiche Sparpreise mit ganz unterschiedlichen Rabattstufen, die stark kontingentiert und oftmals überhaupt nicht erhältlich sind. Die Zahlen und Verteilung dieser Sparpreise hält die DB geheim, was ihr regelmäßig Kritik der Verbraucherschützer einbringt. Die bemängeln nämlich, dass die viel beworbenen günstigen Sparpreise oftmals überhaupt nicht erhältlich seien und insofern unlautere Werbung darstellten. Und um es noch komplizierter zu machen, gilt für diese Sparpreise zwar die BahnCard 25 als zusätzlicher Rabatt, die sehr viel teurere BahnCard 50 ist aber wertlos – was dazu führt, dass viele Bahn-Vielnutzende beide BahnCards haben und die BahnCard 50 schleichend immer stärker entwertet wird.

Doch damit nicht genug: Neben den regulären Sparpreisen gab es zwischenzeitlich (inzwischen angeblich nicht mehr) ganz spezielle Sonderangebote, die nicht auf der Bahn-Website, sondern nur über Fernbus-Suchportale zu buchen waren. Damit wollte die DB der neuen Fernbus-Konkurrenz etwas entgegensetzen, sorgte aber gleichzeitig für Ärger bei ihren Dauerkunden, die deutlich mehr bezahlten. Und immer wieder gibt es Sondertickets zum Festpreis, die wahlweise über Billig-discounter, Kaffeeketten oder in Online-Aktionshäusern zu kaufen sind – und für die wiederum überhaupt keine BahnCards gelten. Insgesamt kann man dieses Preissystem nicht anders als ein großes, unübersichtliches Flickwerk bezeichnen, zu dem regelmäßig wieder neue Flicker hinzukommen. Für die Kundinnen und Kunden der Bahn hat das nicht nur die unangenehme Konsequenz, in diesem Flickwerk ein gutes Angebot für ihre Reise finden zu müssen, sondern es schafft vor allem auch schlechte Stimmung gegenüber der DB: Die Reisenden haben nämlich immer wieder das – nicht ganz unberechtigte – Gefühl, dass sie gerade wieder einmal teurer unterwegs sind als nötig. Dazu kommt eine riesige Diskrepanz zwischen den angebotenen Preisen: Eine Strecke, deren Normalpreis 142 Euro beträgt, ist über einen Sparpreis mit viel Glück für 29 Euro buchbar – der Preisunterschied beträgt also mehr als einen Faktor vier.

Damit ist die zweite entscheidende Frage, ob das Bahnfahren denn nun mit den diversen Veränderungen des Preissystems letztlich teurer oder günstiger geworden ist, nur schwierig zu beantworten. Für konsequente Schnäppchenjäger, die auf wenig nachgefragten Strecken unterwegs sind, denen es egal ist, zu welchen Zeiten sie unterwegs sind, und die keine spontane Flexibilität bei der Wahl des Zuges benötigen, gibt es durchaus günstige Angebote. Das ist aber nur ein kleiner Teil der Bahnreisenden. Für die anderen schlägt die allgemeine Preissteigerung zu Buche, und da liegt der Schienenverkehr mit einer Preissteigerung

von 78,6 Prozent zwischen 1993 und 2013 weit vorne – gegenüber einer Steigerung des allgemeinen Index‘ der Lebenshaltungskosten von gerade einmal 37,1 Prozent.²¹ Bahnfahren ist in den letzten beiden Jahrzehnten seit der Bahnreform also auch inflationsbereinigt und nicht nur mit Blick auf die inzwischen sehr teuren Normalpreise sehr viel teurer geworden.

Die DB AG verkündet allerdings froh, dass sie mit dem »Yieldmanagement« ihres Preissystems die Auslastung der Züge von 43 Prozent 2001 auf inzwischen etwa 50 Prozent erhöht habe. Was sie dabei jedoch unerwähnt lässt: Parallel hat sie die Kapazität der Züge, die sich an der Zahl der Sitze im Fernverkehr messen lässt, erheblich reduziert. Gab es 2001 laut den DB-eigenen Zahlen noch insgesamt 298.867 Sitzplätze in den Zügen von DB-Fernverkehr, waren es 2013 nur noch 204.524 – ein Rückgang um fast ein Drittel. Tatsächlich wurde die viel gelobte höhere Auslastung also vor allem durch eine Verknappung des Sitzplatzangebots erreicht – und damit nicht primär durch die Auswirkungen der Preissteuerung. Die Folge davon ist zum Beginn und Ende jedes Wochenendes und erst recht zu Feiertagen zu beobachten: Zu Peak-Zeiten sind die Züge inzwischen regelmäßig stark überfüllt, weil es keine Reservezüge oder zusätzlichen Wagen mehr gibt, die je nach Bedarf auf die Strecke geschickt werden könnten.

Noch komplizierter ist das Preissystem der Bahn, wenn man die Verkehrsverbünde mit einbezieht. Jeder Verkehrsverbund hat nämlich seine eigenen Tarife und Regelungen, und auch hier geht es munter durcheinander: Je nach Gnade des Verkehrsverbunds erhält man mit einer BahnCard nämlich gar keinen, 25 Prozent oder 50 Prozent Rabatt, teilweise sogar innerhalb des Verkehrsverbundes unterschiedlich (z.B. im VBB). Die Verkehrsverbünde argumentieren, dass die BahnCard nicht von ihnen, sondern von der DB AG verkauft werde – und sie deswegen auch nicht zur Anerkennung verpflichtet seien. Auch dies treibt wieder teilweise absurde Blüten: Oft ist es für BahnCard-Inhaber nämlich günstiger, eine Fahrt über die Verbundgrenze hinaus zu buchen, auch wenn sie gar nicht so weit fahren wollen, weil sie dann unter den DB-Nahverkehrstarif statt unter den Verbundtarif fallen und ihre BahnCard wieder anerkannt wird. So etwas wissen aber natürlich nur eingefleischte Bahn-Nutzende.

Unterm Strich bleibt also: Das Preissystem im Bahnverkehr ist extrem kompliziert und gleichzeitig bis auf wenige Ausnahmen auch sehr teuer. Beides führt dazu, dass Kunden vom Bahnfahren abgeschreckt werden; für eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ist es jedenfalls denkbar ungeeignet. Und wenn offensichtlich nicht einmal die Auslastung der Züge durch dieses Preissystem gesteigert wurde, ist letztlich nicht einmal die Absicht der DB AG aufgegangen.

Es ist also Zeit, über ein ganz neues Preissystem bei der Bahn nachzudenken – und zwar eines, das kunden-

freundlich, übersichtlich und fair ist. Das Nebeneinander der Preissysteme und Sparpreisbedingungen muss ein Ende haben. Der Normalpreis darf kein spezieller »Flexipreis« sein, sondern er muss wieder normal und bezahlbar sein – ohne monatelanges Frühbuchen und Zugbindung. Es sollte nicht primär darum gehen, möglichst viel von den Kundinnen und Kunden »abzuschöpfen«, sondern jede Kundin und jeder Kunde sollte als potenzieller Vielnutzender betrachtet werden – die zufrieden sein und gerne wiederkommen sollen, um damit Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Ein solches Preissystem müsste letztlich nicht von der DB AG sondern vom Bund kommen, als »Deutschlandtarif«, wie er von einigen Verbänden bereits gefordert wird. Nur damit könnten die Tickets im gesamten öffentlichen Verkehr des Landes gültig sein und es damit auch ermöglichen, durchgehende Tickets von jedem beliebigen Ort des Landes zu jedem anderen zu kaufen. Dabei kann wie so oft im öffentlichen Verkehr die Schweiz als Beispiel dienen, wo es genau eine solche Regelung mit dem »direkten Verkehr« schon seit langer Zeit gibt – und bei den Kundinnen und Kunden extrem beliebt ist.

Die DB muss endlich einsehen, dass der Großteil der Bahnreisenden keine Dauer-Schnäppchenjäger sind, die stunden- und tagelang nach irgendwelchen Billigangeboten suchen und dann mit Zügen zu unpassenden Zeiten fahren wollen, sondern dass die Menschen möglichst einfach buchen und zu einem fairen Preis und flexibel unterwegs sein wollen. Genau diese Flexibilität ist nämlich die große Stärke der Bahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln – auch den Fernbussen und dem Flugzeug: Züge fahren auf den meisten Strecken im Taktfahrplan jede Stunde oder alle zwei Stunden von morgens bis abends (und bisher sogar auch nachts), und bei einem ausreichenden Platzangebot in den Zügen können die Reisenden diese Flexibilität auch wirklich nutzen. Diesen Vorteil sollte die Bahn sich nicht selbst durch die Notwendigkeit zum Frühbuchen kaputt machen, sondern stattdessen offensiv mit dieser Flexibilität werben. Und sie darf nicht jeden einzelnen Zug daraufhin optimieren, dass er für sich Gewinn machen soll, sondern muss ihr eigenes Angebot als Gesamtsystem verstehen: Auch ein Zug am Abend, der nicht voll besetzt ist, macht im Rahmen des attraktiven Gesamtangebots Sinn. Diesen Zug aus rein betriebswirtschaftlichen Erwägungen dann zu streichen, wie es die DB in der Vergangenheit leider immer wieder gemacht hat, macht genau den Systemnutzen kaputt. Das gilt ganz besonders auch für die Nachtzüge, die die DB AG 2016 nun endgültig abschaffen will – obwohl damit das komfortable Reisen mit der Bahn auf langen Strecken unmöglich gemacht wird.

Die BahnCard muss wieder einheitlich und gleichzeitig erschwinglich werden. Auch hier macht die Schweiz es vor: Dort gibt es ein einheitliches Halbtax-Ticket, entsprechend der heutigen BahnCard 50, und dieses gilt im gesamten Land für jeglichen öffentlichen Verkehr. Es ist also auch wirklich umfassend nutzbar und wird nicht durch alle möglichen alternativen Rabatte wie bei

²¹ laut »Verkehr in Zahlen« 2014/15, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur.

uns immer wieder entwertet. Der Preis dieser BahnCard muss dabei eine Höhe haben, dass er nicht abschreckt – die heutigen 255 Euro, immerhin auch inflationsbereinigt fast eine Verdoppelung seit der Bahnreform 1994, sind in Anbetracht der Tatsache, dass diese BahnCard eben bei weitem nicht überall gilt, deutlich zu hoch. Und ebenso erschwinglich sollte auch die BahnCard 100 als ultimative Mobilitätskarte sein, denn damit gewinnt man die Menschen endgültig als Dauerkunden für die Bahn. Bei Preisen jenseits von 4000 Euro bleibt die BahnCard 100 jedoch – anders als das im Vergleich zu der deutlich größeren Leistung günstigere »Generalabonnement« in der Schweiz – ein Nischenprodukt.

Und noch etwas muss das Angebotskonzept des Bahn-Fernverkehrs widerspiegeln: Es gibt ganz unterschiedliche Kundenbedürfnisse. Die einen wollen schnell ankommen und zahlen dafür gerne einen höheren Preis, andere sind mit etwas mehr Zeit unterwegs und wollen lieber weniger zahlen oder umsteigefrei reisen. Die zweite Gruppe hatte die DB AG im Fernverkehr lange vergessen und merkt nun mit dem Erfolg der Fernbusse plötzlich, dass diese Menschen nicht einfach sowieso Bahn fahren, auch wenn die Bahn ihnen kein gutes Angebot macht. Die unterschiedlichen Reisebedürfnisse müssen sich bei den Zugangeboten und damit verbunden in den unterschiedlichen Preisen wiederfinden – und auch das ist keine neue Erfindung: Dafür gibt es die klassische Unterscheidung zwischen dem sehr schnellen ICE, dem schnellen IC und bis Anfang der 2000er Jahre dem InterRegio. Stattdessen fahren inzwischen auch auf vielen langsamen Strecken ICEs und ICs, so dass die unterschiedlichen Produkte kaum noch erkennbar sind. Wir brauchen wieder eine klare Unterscheidung der Zuggattungen und Wahlmöglichkeiten in Hinblick auf Geschwindigkeit und Preis: Der neue InterRegio-Express zwischen Hamburg und Berlin darf keine einzelne Strecke bleiben, sondern daraus muss wieder ein deutschlandweites Netz von InterRegios werden – mit der Möglichkeit, auf vielen Strecken alleine durch die Zugwahl sehr viel günstiger, aber auch bequem und oftmals ohne Umsteigen unterwegs zu sein. So kann die Bahn auch ohne Schnäppchenangebote sehr günstig sein – und das für alle transparent und nachvollziehbar.

Schrumpfung der Güterbahn – der Weg aus der Krise?

von *Bernhard Knierim*

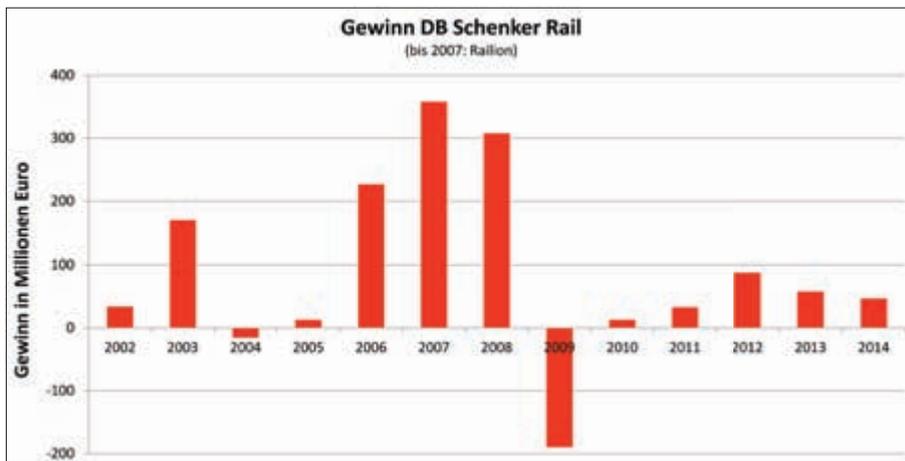
Der Güterverkehr der Deutschen Bahn AG, die DB Schenker Rail AG, ist in der Krise. Seit Jahren macht die Sparte keine größeren Gewinne. Die Umsätze stagnieren bei knapp 5 Milliarden Euro im Jahr, und nach dem Wirtschaftskrisen-Einbruch 2009 (189 Mio. Euro Verlust) gab es in den letzten Jahren zwar minimale Gewinne (siehe Grafik 1), aber 2015 fuhr die DB-Güterbahn wohl nach allem, was zu hören ist, wieder in die Verlustzone. Nun hat Bahnchef Rüdiger Grube, dem sonst oft ein eher zögerliches Management vorgeworfen wird,

entschlossen reagiert: Er will den Güterverkehr auf der Bahn sanieren, und zu diesem Zweck hat er die üblichen Experten von McKinsey eingeladen. Das Ergebnis ist dann auch das, was man von den McKinsey-Beratern erwartet: DB Schenker Rail soll durch Schrumpfung gesunden, und dabei sollen etwa 2600 Arbeitsplätze – immerhin rund ein Sechstel der momentanen Belegschaft – abgebaut werden; anfangs war sogar von bis zu 5000 Stellen die Rede.²² Ist diese Entscheidung unvermeidlich oder gäbe es auch Alternativen?

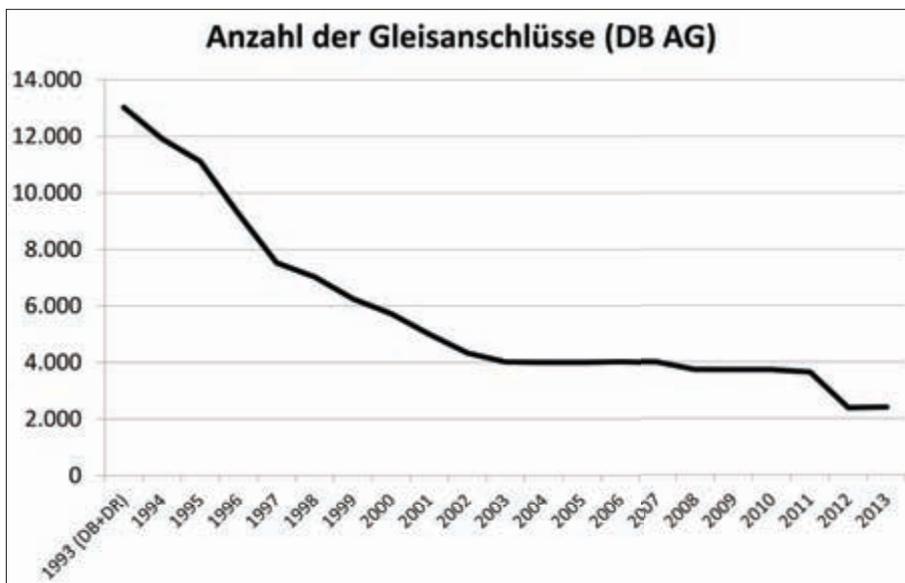
Ein kleiner Blick zurück: Schon vor mehr als 10 Jahren gab es unter dem damaligen Bahnchef Mehdorn ein Programm zur Sanierung des Bahn-Güterverkehrs, der damals noch Railion hieß. Dieses Programm unter dem Namen »Marktorientiertes Angebot Cargo« (»Mora C«) führte in den Jahren 2002 bis 2004 ebenfalls zu einer enormen Schrumpfung: So wurden zahlreiche Güterverkehrsstellen abgebaut, und insbesondere wurden viele Gleisanschlüsse gekündigt. Solche Gleisanschlüsse, die bis auf das Firmengelände führen, ermöglichen Unternehmen die direkte Verladung auf die Bahn. Werden sie gekündigt, heißt das für die meisten Unternehmen, dass sie ihre Güter kaum noch wirtschaftlich mit der Bahn transportieren können. Sie können direkt nur noch auf Lkw verladen, und das spätere Umladen auf die Bahn ist oft zeit- und kostenaufwändig. So bedeutete die Schrumpfung im Rahmen von »Mora C« letztlich eine Verlagerung vieler Transporte von der Bahn auf die Straße – was auch zahlreiche Firmen kritisierten, die gerne weiter per Bahn transportiert hätten, aber nicht das Transportvolumen aufbrachten, dass die DB nun von ihnen verlangte. Die nachfolgende Grafik illustriert den extremen Rückgang der Zahl an Gleisanschlüssen, der offensichtlich auch unabhängig von Mora C schon seit der Bahnreform 1994 in vollem Gange war.

Die neue Strategie der DB AG im Güterverkehr beinhaltet seitdem immer mehr die Konzentration auf die gut 300 Großunternehmen, mit denen sie den überwiegenden Teil ihrer Umsätze erzielt. Viele dieser Unternehmen buchen vor allem langlaufende Ganzzüge, also ganze Güterzüge mit dem gleichen Start und Ziel. Aus dem Stückgutverkehr ist die DB hingegen komplett ausgestiegen, und auch der Einzelwagenverkehr scheint nicht mehr im Fokus des Interesses zu stehen, weil er technisch und organisatorisch aufwändig ist und die Gewinnmargen dort geringer sind als beim Transport von ganzen Zügen über lange Strecken. Dass dieser Schrumpfkurs nun mit der angekündigten Sparrunde verschärft fortgesetzt werden soll, zeigt die Abwärtsspirale, in die die Güterbahn mit »Mora C« und den sonstigen Kürzungen gestoßen wurde. Es soll wieder das gleiche Mittel angewandt werden, das schon vorher die Krise nicht gelöst hat. Frank Nachtigall, der Bezirksvorsitzende der GDL für Berlin, Brandenburg und Sachsen kritisiert ebenfalls diese Rückzugsstrategie von DB Schenker Rail: »Die Bahn will sich aus dem zeitaufwendigen und arbeitsintensiven Tagesgeschäft zurückziehen«. Die DB arbeite seiner Analyse nach oft

²² <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/deutsche-bahn-plant-jobabbau-im-gueterverkehr-1058369.html>



Grafik 1: Die Gewinne von DB Schenker seit 2002. Quelle: Jährliche Geschäftsberichte der DB AG.



Grafik 2: Anzahl der Privatgleisanschlüsse, die die DB AG betreibt. Quelle: »Verkehr in Zahlen« (herausgegeben vom BMVBS/BMVI) der jeweiligen Jahre.

mit zu wenig Personal und es gebe einen Wartungs- und Investitionsstau bei den Wagen, was beides erhebliche Verspätungen zur Folge habe. Große Teile der Transporte seien deswegen zu anderen Güterverkehrsunternehmen abgewandert.²³

Teilweise haben andere Güterverkehrsunternehmen sogar direkt von der DB AG abgestoßene Güterverkehrspunkte und Verkehrsleistungen übernommen. So betreibt die Havelländische Eisenbahn (HVLE) z.B. sehr erfolgreich den Rangierbahnhof Wustermark westlich von Berlin, den sie 2008 von der DB AG gekauft hat. Die dortigen 25 von der DB AG zuvor größtenteils stillgelegten Logistikgleise konnten komplett reaktiviert werden. Ökonomisch scheint die Rückzugsstrategie der DB AG also nicht überall alternativlos zu sein, denn andere Güterverkehrsunternehmen erwirtschaften ganz

offensichtlich zumindest in einigen Bereichen Gewinne mit den Geschäftsfeldern und Güterverkehrsanlagen, aus denen sich DB Schenker Rail zurückzieht. Damit haben die konkurrierenden Güterverkehrsunternehmen inzwischen mehr als ein Drittel des Güterverkehrs auf der Schiene an sich gezogen.²⁴ Sie sind aber oft auf ganz bestimmte Transporte spezialisiert und bieten bei weitem nicht die Produktpalette an wie DB Schenker Rail, und auch mit den Arbeitsbedingungen einiger dieser Unternehmen scheint es nicht zum Besten zu stehen.²⁵

Noch viel grundlegender muss aber – wie auch im Personenverkehr – die Frage gestellt werden, ob wirklich jede einzelne Verladestelle und jeder einzelne Güterzug Gewinn erwirtschaften muss oder ob es nicht auch Sinn machen kann, einige Teilbereiche mit wenig oder keinem Gewinn zu betreiben, um im Gegenzug ein umfassendes Netz von Gütertransporten im ganzen Land anbieten und damit insgesamt mehr Transporte auf die Schiene locken zu können. Damit würde der Schienengüterverkehr eben nicht in eine solche Abwärtsspirale geraten, wie sie seit der Bahnreform immer stärker zu beobachten ist. Der Rückzug der Bahn aus vielen Regionen und Sparten führt letztlich dazu, dass der

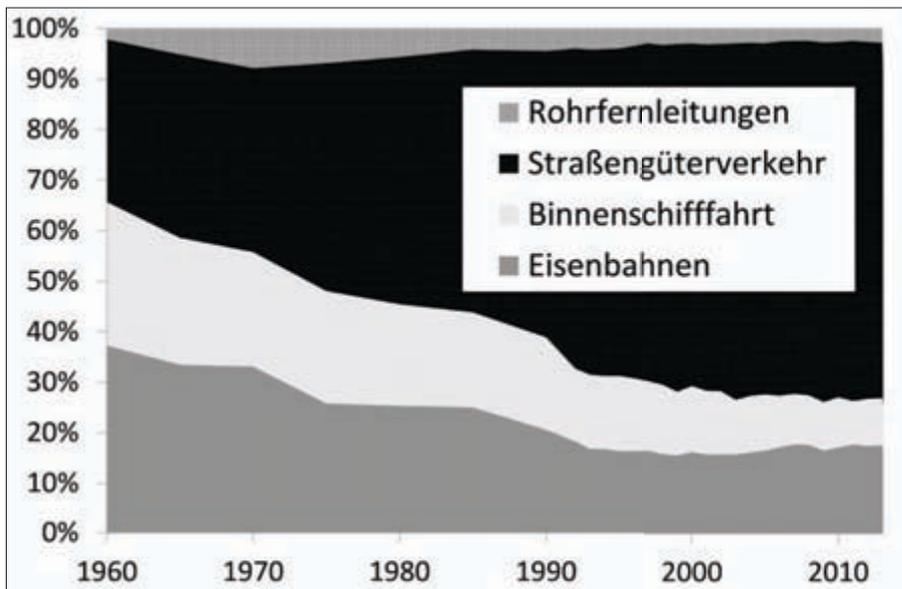
Marktanteil der Bahn am Güterverkehr bei 17 bis 18 Prozent stagniert, und immer mehr Logistikzentren werden inzwischen völlig ohne Bahnanschluss gebaut.

Was der DB AG beim Schienengüterverkehr – und leider nicht nur dort – fehlt, ist eine Vorwärtsstrategie: eine Vision, wie eine Güterbahn aussehen könnte, die einen höheren Anteil des Güterverkehrsmarktes an sich bindet und nicht über 70 Prozent des Transportvolumens dem Straßenverkehr überlässt. Eine solche Vorwärtsstrategie müsste statt einer Stilllegung den Ausbau von Bahn- und intramodalen Logistikzentren sowie Gleisanschlüssen umfassen, um mehr Unternehmen den Transport per Bahn anbieten zu können. Da eine solche Strategie zusätzliche Transporte auf die

²³ <http://www.maz-online.de/Themen/Ausbildung-Beruf/750-Bahn-Beschaeftigte-bangen-um-ihre-Jobs>

²⁴ Wettbewerber-Report Eisenbahn 2015/16, herausgegeben vom Netzwerk Europ. Eisenbahnen ev. und Mofair e.V.

²⁵ Einige Fälle werden auf <http://www.mobifair.eu/Themen/Zug/index.html> dokumentiert.



Grafik 3: Anteile der verschiedenen Verkehrsträger an der Transportleistung. Quelle: »Verkehr in Zahlen« (herausgegeben vom BMVBS/BMVI) der jeweiligen Jahre.

Schiene locken und existierende Anlagen damit besser auslasten würde, müsste sie nicht einmal notwendigerweise unwirtschaftlich sein. Aber selbst wenn eine solche Strategie rein betriebswirtschaftlich betrachtet nicht tragfähig wäre, wäre sie volkswirtschaftlich und in Hinblick auf Klima und Umwelt dennoch wünschenswert. Und damit wäre eine solche Strategie vor allem auch eine politische. Mit ihr könnte die DB AG der Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers und hauptsächliche Finanzierungsquelle der Bahn klar vermitteln: Mit der Umsetzung dieser Vorwärtsstrategie könnten wir endlich einen deutlich höheren Anteil des Güterverkehrs auf die Bahn bringen. Schließlich steht die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene immer wieder neu im Programm jeder Bundesregierung – ohne dass dies jemals geschehen wäre: Über die letzten 20 Jahre ist das Verhältnis der Verkehrsträger trotz aller Lippenbekenntnisse auffallend konstant (siehe Grafik 3).

Dass dies so ist, hat viel mit der politischen Steuerung zu tun: Während das Bahnnetz und – wie oben diskutiert – die Verlademöglichkeiten für Güter auf die Bahn beständig ausgebaut werden, wird das Straßen- und Autobahnnetz jährlich erweitert – zum erheblichen Teil auf Kosten des Bundes. Schon jetzt gibt es im Bahnnetz zahlreiche Engpässe an neuralgischen Punkten, die eine Verlagerung von mehr Transporten auf die Bahn insbesondere von und zu den Seehäfen schon technisch immer schwerer machen. Diese werden aber allenfalls sehr schleppend beseitigt, obwohl schon seit vielen Jahren immer wieder die Rede davon ist. Dieseldieselkraftstoff als Energieträger der Lkw wird überdies durch die Steuerbefreiung in Milliardenhöhe subventioniert²⁶, während Elektrizität als hauptsächlicher Energieträger

des Bahn-Güterverkehrs nicht nur durch die Stromsteuer, sondern neuerdings auch noch durch die EEG-Umlage belastet ist. Und nicht zuletzt stellt die Nicht-Anlastung der externen Kosten einen erheblichen Wettbewerbsvorteil für den Straßengüterverkehr dar, da die vor allem durch ihn verursachten Folgekosten – vorwiegend durch Unfälle, Klima- und Umweltfolgen – von der Allgemeinheit getragen werden. Die Lkw-Maut macht nur einen geringen Anteil dieser Kosten wieder wett.

All diese Punkte könnte und müsste ein DB-Management, das es mit einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn wirklich ernst meint, gegenüber der Bundesregierung thematisieren und ihr klar vermitteln: Wir

könnten mehr Verkehr auf die Bahn verlagern, wir haben eine Strategie dafür, aber dafür müsste die Regierung uns mit den entsprechenden politischen Maßnahmen entgegenkommen. Stattdessen setzen Bahnchef Grube und seine Vorstandskollegen jedoch offensichtlich auf den immer weiteren Rückzug. Und der geplante Teilverkauf der DB-Tochter DB Schenker Logistics, der im Dezember vom DB-Aufsichtsrat absegnen werden soll, dürfte das Problem eher noch verschärfen: Denn die Investoren werden eine Rendite sehen wollen, und das könnte auch bedeuten, dass lukrative Transporte im Zweifelsfall eher per – zu DB Schenker Logistics gehörendem – Lkw abgewickelt werden als mit der – zu DB Schenker Rail gehörendem – Güterbahn.

Wegen Schwarzfahren ins Gefängnis?

von Karin Masche und Dominik Fette

Stellen Sie sich vor: Jeder dritte vor Gericht verhandelte Fall wäre ein Falschparker, der im Wiederholungsfall zu einer hohen Geldstrafe oder Knast verurteilt wird. Scurril, diese Vorstellung? Allerdings!

Zwar gefährdet das Falschparken häufig die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer_innen oder behindert sie eklatant, doch das Strafgesetzbuch darf mit Recht nur dort eingesetzt werden, wo es absolut notwendig ist. Und: die sowieso schon überlasteten Gerichte wären damit vollkommen überfordert und es gäbe eine gewaltige Verschwendung an Steuermitteln im Strafvollzug.

Dieses Szenario ist jedoch real. Zwar nicht für Parksünder doch für »Schwarzfahrer_innen«, denen »Erschleichung einer Dienstleistung« vorgeworfen wird. Im Dezember 2015 saß in der Justizvollzugsanstalt

²⁶ Laut Umweltbundesamt kommt die Dieseldieselsteuerbefreiung – für Pkw und Lkw gemeinsam – einer Subvention von 7,05 Mrd. € pro Jahr gleich (Quelle: »Umweltschädliche Subventionen 2010«, herausgegeben vom UBA).

Berlin-Plötzensee jede/r siebte Gefangene deswegen ein und im Berliner Stadtteil Neukölln drehen sich 25 bis 30% aller Gerichtsverhandlungen um das »Schwarzfahren«.

Oft ist es günstiger, das Bußgeld fürs Falschparken zu zahlen, als ins Parkhaus zu fahren oder einen Parkschein zu lösen. In manchen Stadtteilen kann ein Auto auch tagelang direkt im Kreuzungsbereich vor dem abgesenkten Bordstein stehen, ohne dass ein »Knöllchen« verteilt wird. Da kann es ebenso schnell vorkommen, dass man bei der gewissenhaften Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs wegen undurchsichtiger Tarifstrukturen, kaputter Fahrkartenautomaten oder Vergesslichkeit als »Schwarzfahrer_in« gestellt zu werden. Fällig wird dann in jedem Fall ein erhöhtes Beförderungsentgelt. Das ist auch richtig so – auch wenn die Höhe (60€) überhaupt nicht im Verhältnis zu den deutlich niedrigeren Bußgeldern beim Falschparken steht (i.d.R. 10-15€). Grundsätzlich kann das Schwarzfahren auch gleich mit dem Strafgesetzbuch geahndet werden, auch wenn die Verkehrsbetriebe eigentlich immer erst im Wiederholungsfall eine Anzeige erstatten. Einmal vergessen, einmal falsches Ticket gelöst, einmal schnell noch die Bahn erwischt, ohne Zeit für den Ticketkauf gehabt zu haben: Schon steht man vor Gericht und muss sich wegen dreimaliger »Beförderungerschleichung« nach § 265a StGB verantworten. Auf 30 Tagessätze wird dann oft das Strafmaß festgelegt – also etwa ein Monatsgehalt, Sozialstunden oder 30 Tage im Knast. Damit verbunden ist eine Eintragung ins Strafregister – wenn sich mehr Fälle gehäuft haben auch der Stempel »vorbestraft«. Dies kann weitreichende Auswirkungen haben, insbesondere für Menschen ohne dauerhaften Aufenthaltsstatus, aber z.B. auch im Berufsleben. Die erheblichen Kosten des Verfahrens und des Gefängnisaufenthaltes trägt die Allgemeinheit.

Mit der zivilrechtlichen Sanktion des »erhöhten Beförderungsentgelts« und der »Beförderungerschleichung« nach dem Strafgesetzbuch erfolgt derzeit eine unzulässige Doppelbestrafung. Wir meinen: Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrschein sollte auch im Wiederholungsfall nicht als Straftat nach § 265a StGB oder § 263 StGB (Betrug) geahndet werden. Die Linksfraktion im Deutschen Bundestag hat daher den Antrag »Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten« zur Abschaffung dieses Straftatbestandes eingebracht (siehe auf den folgenden Seiten).

Das zentrale konservative Argument für das Strafgesetzbuch lautet »Eigentumsdelikt«. Ja, es ist natürlich mit Diebstahl vergleichbar, wenn ich vorsätzlich keinen Fahrschein kaufe und das ÖPNV-Unternehmen einen entsprechenden Schaden hat. Angeblich entsteht den ÖPNV-Unternehmen durch Schwarzfahrten jährlich ein Schaden von rund 250 Millionen Euro an entgangenen Einnahmen. Das klingt viel, es ist bei insgesamt rund 25 Milliarden Euro Gesamtkosten aber nur ein Anteil von einem Prozent. Berücksichtigen muss man dabei auch, dass sich viele Menschen die Fahrscheine nicht leisten können – ihre Alternative zum Schwarzfahren wäre also

Zu-Fuß-gehen, womit die Verkehrsunternehmen auch nicht mehr Einnahmen hätten, lediglich einen freien Sitzplatz mehr.

Da wir den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge verstehen, darf gegen Menschen, die sich den ÖPNV nicht leisten können, nicht mit dem Strafgesetzbuch vorgegangen werden. Das Recht auf Mobilität muss verwirklicht werden, indem der Trend der steigenden Fahrpreise umgekehrt wird, flächendeckend Sozialtickets eingeführt werden und der ÖPNV bundesweit ausgebaut und attraktiver gemacht wird. Dafür – und nicht für unnötigen Strafvollzug sowie für viele unnötige Straßenneubauprojekte wie im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) – muss die öffentliche Hand Geld investieren. Nicht zuletzt sind die ÖPNV-Unternehmen und Verkehrsverbände in der Verantwortung, eine einfache und einheitliche Tarifstruktur sowie einen möglichst einfachen Erwerb von Fahrausweisen (im Fahrzeug) zu gewährleisten. Der öffentliche Verkehr muss Vorrang vor dem Autoverkehr haben. Perspektivisch könnten Fahrkarten im Nahverkehr sogar ganz der Vergangenheit angehören: Nach dem Vorbild von Semestertickets und Gästekarten in Tourismusregionen könnten die heutigen Ticketeinnahmen des Nahverkehrs über Umlagen und Nahverkehrsabgaben der Nutznießer_innen finanziert werden.

»Zukunft gestalten« lautet der Auftrag der Politik. Derzeit fahren wir mit voller Wucht gegen die Wand, weil in der Verkehrspolitik für Bundesregierung und GroKo nur ein Weiter-so vorstellbar ist. Das heißt dann mehr Straßen, aber Sparen beim ÖPNV. Und bei längst überfälligen Maßnahmen wie der Entkriminalisierung des Schwarzfahrens heißt es »Unsere Aufgabe ist es, für ein starkes Rechtsbewusstsein zu sorgen, nicht Hemmschwellen zu senken.« (Ulrich Lang, CSU). Wie aber wird für ein starkes Rechtsbewusstsein gesorgt, wenn falschparkende Autos die Sicherheit gefährden? Wenn Autohersteller mit Abgaswerten betrügen und unsere Gesundheit gefährden? Wenn beim BVWP getrickt wird, damit für die Ortsumfahrungen in Bayern das richtig Nutzen-Kosten-Verhältnis rauskommt und die Bürgerbeteiligung eine Farce ist?

In der Deutschen Richterzeitung erschien ein Pro und Contra zur Frage »Schwarzfahren Entkriminalisiere?« von Sabine Leidig (Pro; verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion) und Ulrich Lange (Contra; verkehrspolitischer Sprecher der Unionsfraktion): <http://rsw.beck.de/driz/pro-und-contra/schwarzfahren-entkriminalisieren>.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Halina Wawzyniak, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Annette Groth, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bislang wird die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ohne einen gültigen Fahrschein nach § 265a des Strafgesetzbuchs (StGB) als Erschleichung von Leistung definiert, als Straftat geahndet (in der allgemeinen Praxis erst im Wiederholungsfall) und mit Geld- oder sogar Freiheitsstrafen bestraft. Zusätzlich wird von den Verkehrsbetrieben in jedem Fall ein erhöhtes Beförderungsentgelt erhoben, was einer Doppelbestrafung gleichkommt. Die Härte der Sanktionierung des „Schwarzfahrens“ nach § 265a StGB mit den entsprechenden Folgen für die Betroffenen (Eintragung ins Strafregister bis hin zur Einstufung als vorbestraft und ggf. Abschiebegrund von Menschen ohne deutsche Staatsbürgerschaft) ist ein unverhältnismäßiger Eingriff des Staates und widerspricht der gebotenen Zurückhaltung des Gesetzgebers beim Einsatz des Strafgesetzes (Ultima-Ratio-Funktion des Strafrechts). Vielmehr sollte der Staat die Sanktionierung dieses niedrighwelligen Normverstößes ganz den Verkehrsbetrieben überlassen. Von erhöhtem Beförderungsentgelt bis hin zu Hausverboten haben diese genügend Instrumente in der Hand. Polizei und Justiz würden durch diese „Entbürokratisierung“ enorm entlastet.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Tatbestand der Leistungserschleichung aus § 265a StGB so abzuändern, dass die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrschein auch im Wiederholungsfall nicht als Straftat geahndet wird. Auch eine Ahndung als Betrug gemäß § 263 StGB ist auszuschließen;
2. sich dafür einzusetzen, dass § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) und § 9 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) so verändert werden, dass das erhöhte Beförderungsentgelt reduziert

wird; zu prüfen ist, ob das erhöhte Beförderungsentgelt im Sinne der Verhältnismäßigkeit je nach Tarifgebiet differenziert werden kann und sollte (z. B. die Hälfte der Kosten einer Monatskarte);

3. gemeinsam mit den Bundesländern eine Initiative zu starten, die eine bundesweit flächendeckende Ausgabe von Sozialtickets zum Ziel hat, und eine Finanzierung dafür sicherzustellen. Es ist sicherzustellen, dass auch Menschen, die Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten, Anspruch auf ein solches Sozialticket haben. Solche Sozialtickets könnten an die Berechtigten kostenlos ausgegeben werden oder zu einer maximalen Kostenbeteiligung unterhalb der Höhe des Hartz-IV-Regelsatzes für Verkehr.

Berlin, den 27. Januar 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Es ist davon auszugehen, dass das derzeitige Niveau des sogenannten Schwarzfahrens bei den betroffenen Verkehrsunternehmen und -verbänden zu nur geringen Einnahmeausfällen führt. Angesichts steigender Fahrpreise und zunehmender Armut können es sich viele Menschen nicht mehr leisten, Tickets zu kaufen. Die Alternative zum Schwarzfahren wäre für diese Menschen also das Zu Fuß gehen. Die Verdrängung von Menschen mit geringem Einkommen aus dem öffentlichen Nahverkehr durch hohe Fahrpreise und Strafen hat sozial- und umweltpolitisch verheerende Folgen. Für viele Menschen mit ungeklärtem Aufenthaltsrecht ist die Anwendung des § 265a StGB zudem von existentieller Bedeutung, weil ihnen durch die Strafe die Abschiebung drohen kann. Für Behördengänge u. a. sind diese Menschen aber auf Mobilität angewiesen – gleichzeitig haben sie kaum genug Geld zum Leben. Diese Menschen werden derzeit auch noch mit Freiheitsstrafe bzw. Abschiebung bedroht.

Notwendig ist ein flächendeckendes Angebot an Sozialtickets. Solche Sozialtickets könnten an die Berechtigten kostenlos ausgegeben werden oder zu einer Kostenbeteiligung, die deutlich unterhalb der Höhe des Hartz-IV-Regelsatzes für Verkehr liegen muss (derzeit 25,45 Euro), da dieser Regelsatz u. a. auch Kosten für Fahrradwartung, ggf. notwendige Taxifahrten und Reisen beinhaltet. Auch auf die flächendeckende Einführung von kostenlosen oder sehr günstigen Schüler- und Azubi-Tickets ist hinzuwirken.

Andere Gründe für „Schwarzfahren“ sind Vergesslichkeit, Unklarheit über Tarifstruktur (falsches Ticket) oder die fehlende Möglichkeit des Ticketerwerbs im Fahrzeug, fehlendes Kleingeld für Automaten oder das Nichtauffinden eines (funktionierenden) Automaten bzw. einer Ticketverkaufsstelle. In diesen Fällen kommt keine „kriminelle Energie“ zum Ausdruck, insbesondere, weil in aller Regel keine Zugangssperren bewusst überwunden werden. Diese Verhaltensweisen mit Strafrecht zu bedrohen, ist absurd. Um von allen Fahrgästen Fahrgelder einzunehmen, sind die Verkehrsbetriebe selbst gefordert – durch besseren Service, Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarifstruktur, Ticketverkauf im Fahrzeug und anderes – und nicht durch härtere Kontrollen und Strafen. Natürlich kann das Fahren ohne gültigen Fahrausweis auch weiterhin mit Kontrollen und einem erhöhten Beförderungsentgelt geahndet und sanktioniert werden. Einen „Freifahrtschein“ für kostenloses Fahren bedeutet die Entkriminalisierung des Schwarzfahrens in keiner Weise. Durch Herausnahme aus dem Strafgesetzbuch würde damit aber die derzeitige doppelte Sanktionierung gestrichen.

Die Prozesse und Verurteilungen nach dem Strafgesetzbuch von Menschen, die wiederholt ohne gültigen Fahrschein in öffentlichen Verkehrsmitteln angetroffen werden, erzeugt enorme gesellschaftliche Kosten: Mit bis zu einem Drittel aller Strafprozesse füllen Verhandlungen wegen „Schwarzfahrens“ in manchen Regionen die Strafgerichte – und ebenso hoch ist der Anteil von Menschen vor allem in Großstadtgefängnissen. So saß 2011 etwa ein Drittel der Verurteilten in der Berliner Haftanstalt Plötzensee wegen „Schwarzfahrens“ ein (Berliner Zeitung vom 19.2.2015: „Schwarzfahrer gehören nicht in den Knast“; DER TAGESSPIEGEL vom 16.12.2015: „Strafanzeigen wegen Schwarzfahrens nehmen drastisch zu“; Die Tageszeitung vom 14.10.2010: „Freifahrt in den Knast“). Auch dieses Problem wäre mit dem hier vorgeschlagenen Vorgehen beseitigt und würde die Bundesländer finanziell enorm entlasten. Zudem käme der Bundestag Forderungen von Jugendrichtern und der Gewerkschaft der Polizei (GdP) zur Entlastung der Justiz entgegen, die z. T. bereits vor Jahren gefordert hatten, Schwarzfahren zur Ordnungswidrigkeit zu erklären (Frankfurter Rundschau vom 19.2.2015: „Strafe muss nicht sein“; FOCUS Money online vom 19.1.2015: „Schwarzfahren, weiche Drogen, Beleidigung: Polizei will nicht mehr ermitteln“). Der verursachte Schaden bei den Verkehrsbetrieben in Höhe von drei Fahrscheinen kann so teilweise Kosten für die Allgemeinheit von mindestens 3.000 Euro für die Inhaftierung und mindestens noch einmal 3.000 Euro für die Strafverfolgung nach sich ziehen (Haufe.de/Recht vom 10.6.2011: „Schwarzfahren bald nur noch OWi?“). Dass ein solcher niedrigschwelliger Normverstoß derartige Kosten und einen so großen Verwaltungsakt inkl. der Aufnahme in die polizeiliche Kriminalstatistik nach sich zieht, ist völlig unverhältnismäßig und überflüssig.

Die Streichung der „Beförderungerschleichung“ bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrschein auch im Wiederholungsfall als Straftatbestand ist daher ein überfälliger Schritt.

D. Schifffahrt

Große Koalition beschenkt Reeder im Stil der griechischen Altparteien

von Freerk Blauwhof

Am 28. Januar haben CDU/CSU und SPD im Bundestag mit der Anhebung des sogenannten Lohnsteuereinbehalts für die deutsche Seeschifffahrt den Reedern ein Geschenk in Höhe von 50 Millionen Euro pro Jahr gemacht. Damit befreit die Bundesregierung die Reeder künftig vollständig von der Lohnsteuerpflicht. Die einbehaltenen Lohnsteuerbeiträge dürfen die Reeder sich selbst in die Tasche stecken. Im Gegenzug verlangen die Koalitionsparteien keine einzige Gegenleistung. Dieses Ausmaß legalisierter Steuerhinterziehung für die Reeder haben sich sogar die griechischen Altparteien nicht getraut.

Steuerbegünstigungen und Subventionen vom Bund für die deutsche Seeschifffahrt sind nichts Neues. Denn der Staat zahlt jährlich Subventionen in Höhe von 60 Millionen, die den Reedern die Lohnkosten um fünfstelligen Beträge pro Besatzungsmitglied erleichtern. Nach Angaben der Gewerkschaft Ver.di müssen deutsche Reeder für nur einen Bruchteil der eigenen Lohnkosten aufkommen. Rechnet man die Förderung des Bundes, die Zuschüsse der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und den Lohnsteuereinbehalt zusammen, bleibt von einem Bruttogehalt von über 74.000 Euro pro Jahr für einen Technischen Offizier nur noch knapp über 12.000 Euro oder weniger als ein Sechstel der Gesamtlohnkosten für den Reeder übrig.

Insgesamt belaufen sich die Subventionen und Steuerbegünstigungen für die Seeschifffahrt künftig auf 133 Millionen pro Jahr. Darüber hinaus haben die Reedereien mit der Tonnagesteuer seit 2004 mehr als 4,7 Milliarden an Steuererleichterungen erhalten. Zudem sind Schifferlöspools – ein betriebswirtschaftliches Instrument der Reedereien, um Einnahmenschwankungen abzufedern – dauerhaft von der Versicherungssteuer befreit. Das ist ein Skandal und ein gefährlicher Präzedenzfall für andere Branchen, die sich ebenfalls im internationalen Wettbewerb behaupten müssen. Denn wer einzelne Branchen aus der Steuerpflicht rausnimmt, untergräbt die Finanzierung der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Die Koalitionsfraktionen und die Reeder begründen die öffentliche Förderung für die Reeder damit, dass die deutsche Seeschifffahrt in einer tiefen Krise stecke. Tatsächlich sind die Frachtpreise derzeit deutlich gesunken. Die deutschen Reeder zählen aber schon Jahrzehnte, Krisen hin oder her, zu den mächtigsten Flotteneignern der Welt. Die deutsche Handelsflotte ist die viertgrößte der Welt, in der Containerschifffahrt sind die deutschen Reeder sogar Weltmeister. Die oft bemängelten Überkapazitäten haben sie teilweise selbst herbeigeführt. Das drückt die Frachtraten, also die Preise für den Transport von Waren, und erhöht

die Risiken. Während die Zahl ihrer Schiffe ständig anstieg – bis zum Höchststand von 3.784 Einheiten 2012 – schrumpfte die der deutschen Seeleute in den letzten Jahren drastisch bis auf 2.826 Ende Februar 2016. Momentan werden immer wieder Schiffsverkäufe gemeldet. Kritiker schließen aber nicht aus, dies könnten vorgetäuschte Transaktionen über Briefkastenfirmen sein, um innenpolitisch Druck zu erzeugen.

Insgesamt geht es den deutschen Reedern nicht so schlecht, wie sie bei Lobbyauftritten behaupten. Die Einnahmen der deutschen Seeschifffahrt haben sich nach Angaben des VDR in den letzten 20 Jahren mehr als vervierfacht (von etwa 5 Milliarden 1994, etwa 10 Milliarden 2004 auf mehr als 21 Milliarden Euro 2014). Die größte deutsche Reederei Hapag-Lloyd konnte die Nettogewinne 2015 auf 366,4 Millionen Euro steigern; im Vorjahr erlitt der Konzern noch einen Verlust von 382,8 Millionen.

Die beispiellose öffentliche Förderung ist für die deutschen Reedereien kein Grund, ihre Zusagen im Rahmen des sozialpartnerschaftlichen Dialogs, des sogenannten Maritimen Bündnisses, einzuhalten. Weder ist die Ausflagung gestoppt, noch bilden die Reedereien mehr Seeleute aus. Stattdessen setzten die deutschen Reeder den Stellenabbau und die Ausflagung munter fort. Seit 1992 sind schon etwa zwei Drittel der Stellen der damals noch 18.000 deutschen Seeleute abgebaut worden. Im Jahr 2000 waren auf Schiffen unter deutscher Flagge immer noch über 12.000 Seeleute beschäftigt. Anfang 2016 waren es nur noch knapp über 8.000 deutsche und ausländische Seeleute. Die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge ist in gleichem Zeitraum von 722 auf heute 341 gesunken – von insgesamt 2.826 Seeschiffen in deutschem Eigentum. 1.025 deutsche Schiffe fahren dagegen inzwischen unter der Billigflagge Liberias, 950 unter der Flagge Antiguas und Barbudas. Auf diesen Schiffen herrschen deutlich schlechtere Löhne und Arbeitsbedingungen.

Von den 341 Schiffen unter deutscher Flagge sind zudem auch noch 187 im sogenannten Internationalen Schifffahrtsregister (ISR), auch Zweitregister genannt, registriert. Durch einem Eintrag im Zweitregister kann der Arbeitgeber ausländische Seeleute an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge nach den Tarifen der Herkunftsländer bezahlen. So konnte es passieren, dass auf den 2.826 Schiffen in deutschem Eigentum nur deutsche Seeleute auf 12% der Schiffe sowie ausländische Seeleute auf knapp über 5% der Schiffe überhaupt unter deutsche Tarifverträge und deutsches Arbeitsrecht fallen.

Kaum ist die gesamte Wunschliste der Reeder in Erfüllung gegangen, wollen die Reeder schon mehr. Mit dem Argument, die Reedereien stünden immer noch kurz vor der Pleite, fordert der Reederverband VDR nun eine Senkung der EEG-Umlage für die Seeschifffahrt und eine Lockerung der sogenannten Schiffbesatzungsver-

ordnung. Demnach sollten Reeder von Schiffen unter deutscher Flagge nicht wie heute mindestens vier EU-Bürger/innen auf jedem großen Schiff einstellen müssen, sondern nur noch zwei. Dem hat das Bundesverkehrsministerium im Dezember letzten Jahres ohne Rücksprache mit der Gewerkschaft Verdi in einer Vereinbarung mit dem VDR schon zugestimmt. Für Verdi war das der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen gebracht hat. Die Gewerkschaft kündigte daraufhin das sogenannte Maritime Bündnis endlich auf.

Für Seeleute ist dieser Vorstoß der Reeder und der Groko ein weiterer Angriff auf ihre Arbeitssicherheit. Wieder müssen bis zur Hälfte der Kolleginnen und Kollegen um ihren Job fürchten. Damit droht der Beruf in Deutschland und damit auch das maritime Know-How langsam völlig zu verschwinden. Um diesen klaren Angriff auf die maritime Beschäftigung zu stoppen, haben engagierte Seeleute mit dem Arbeitsrechtsanwalt Rolf Geffken eine Petition mit dem Titel »Rettet die deutsche Seeschifffahrt – Gegen die Abschaffung der Seefahrtsberufe« gestartet, die schon mehr als 2.700 Menschen unterschrieben haben. Mitte April sollte die Petition dem Petitionsausschuss des Bundestages überreicht werden.

DIE LINKE im Bundestag unterstützt die Petitionsinitiative und bekämpft die Steuervergünstigungen für die Reeder und die Abschwächung der Schiffsbesetzungsverordnung entschlossen. Zum Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Erhöhung des Lohnsteuererhalts haben wir einen Entschließungsantrag (Drucksache 18/7378) eingebracht, in dem wir fordern, dass alle Steuervergünstigungen für die Seeschifffahrt gestrichen werden. Nach dem Motto »keine Leistung ohne Gegenleistung« sollten Steuervergünstigungen nur erlaubt werden, nachdem ein neues Maritimes Bündnis auf Grundlage belastbarer Verpflichtungen zur Sicherung von Arbeitsplätzen und maritimer Ausbildung gegründet wird.

Im gleichen Antrag fordern wir auch, dass die Fassung der Schiffsbesetzungsverordnung vom 26. August 1998 wieder in Kraft gesetzt wird. Damit würden u.a. für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 800 BRZ wieder fünf Besatzungsmitglieder mit Staatsbürgerschaft eines EU-Mitgliedstaates vorgeschrieben werden. Die Reedereien werden sich gegen diese Vorschläge wehren und mit weiterer Flaggenflucht drohen. Die Erfahrung zeigt aber, dass die Ausflagging mit Steuergeschenken und Subventionen nicht zu stoppen ist. Es ist höchste Zeit für ein Verbot der Ausflagging in Flaggen von Staaten außerhalb der EU.

Rottdamer Hafen streikt gegen Stellenverluste infolge der Automatisierung

von Freek Blauwhof

Für die Hafentreiber in Europa gilt der Rottdamer Hafen mit seiner dominanten Marktstellung und dem vollautomatisierten Containerterminal Maasvlakte II als absolutes Erfolgsmodell. Doch die Kolleginnen und Kollegen haben wenig von den schwindelerregenden Umschlagzahlen. Wegen der Automatisierung stehen bis zu 800 Stellen unmittelbar vor dem Aus. Nun treten die Hafentreiberinnen und Hafentreiber Anfang Januar in einen wahrscheinlich wochenlangen Streik. Sie fordern den garantierten Erhalt aller Stellen im Hafen bis 2021 und einen Sozialplan.

Kaum ein anderer Hafen bietet dem interkontinentalen Containerverkehr einen besseren Zugang zu den Märkten und Industriegebieten Westeuropas. Mit einem Güterumschlag von 445 Mio. Tonnen im Jahr 2014 strömen jährlich mehr als dreimal so viele Güter durch die Rottdamer Terminals als in Hamburg. Der Containerterminalkomplex Maasvlakte und die fast fertiggestellte Erweiterung Maasvlakte II sind direkt von der Nordsee und dem Ärmelkanal erreichbar und für die derzeit größten Containerschiffe mit 19.000 TEU und bis zu 20 Metern Tiefgang problemlos zugänglich. Zudem ist der Hafen sowohl über Rhein und Maas als auch über die Schienenanbindung bestens am Hinterland angebunden.

Mitte 2016 sollen die fast vollständig automatisierten Containerterminals von DP World und APM Terminals auf der Maasvlakte II in Betrieb gehen. Nach Einschätzung der Gewerkschaft FNV Havens führt dies zu erheblicher Überkapazität, die den Hafentreiberinnen und Hafentreiber im Containersektor wie ein Damoklesschwert über den Kopf hängt. Erwartungsgemäß werden trotz wachsender Umschlagzahlen bis zu 800 Kolleginnen und Kollegen aufgrund der Automatisierung ihren Job verlieren. Deswegen verhandeln die Arbeitgeber, der Hafentreiber Rotterdam und die Lagerbetriebe, sowie die Gewerkschaften FNV Havens und CNV Vakmensen über einen Beschäftigungs- und Sozialplan.

Nachdem die Kolleginnen und Kollegen im Containersektor schon Ende November mehrheitlich für Streikaktionen gestimmt hatten, wurde ein letzter Versuch unternommen, eine Einigung mit den Arbeitgebern zu erreichen. Am Freitag 11. Dezember platzte jedoch der Verhandlungsprozess. Nach 12 Stunden Verhandlungen entschieden sich die Kolleginnen und Kollegen um 23:00 ihrer Forderungen mit einem unangekündigten Streik Nachdruck zu verleihen, woraufhin die Arbeitgeber die Gespräche beendeten. Nach Auffassung des Gewerkschaftssekretärs Niek Stam beabsichtigen der Hafentreiber und die Hafentreiber, der Gewerkschaft das Genick zu brechen: »Sie riechen Blut. Die älteren Hafentreiberinnen und Hafentreiber werden bald in Rente gehen. Und jetzt wollen sie auf einem Schlag mit den Großmäulern, die Stellensicherung fordern, abrechnen. Davon halten wir nichts.«



Solidaritäts-Aktion zum Streik in Rotterdam von ver.di-Häfen (Foto: ver.di)

Am 7 Januar trat die Belegschaft im Hafen zum ersten Mal seit dreizehn Jahre in einen vollständigen Streik. Die Aktionen fanden in unterschiedlichen Hafenbereichen statt. So gab es Streikposten bei Uniport und dem Delta-Terminal von ECT. Doch bei APMT auf der Maasvlakte II arbeiteten die Kolleginnen und Kollegen weiter. Die Präsidien des Umschlagunternehmens APMTR und des Hafensbetreibers umgingen daraufhin mit einem Angebot an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die Gewerkschaft; eine Methode, die Arbeitgeber in den Niederlanden wie zum Beispiel im Einzelhandel, im öffentlichen Dienst oder in der Leiharbeitsbranche immer häufiger anwenden. Das Angebot war ein klarer Versuch, die Streikfront ein für und allemal zu brechen. Rückläufige Mitgliederzahlen bei der FNV sowie die zu erwartende Altersabgänge der erfahrenen Kolleginnen und Kollegen spielen dabei den Arbeitgebern in die Hände.

Die Kolleginnen und Kollegen haben sich bisher geweigert, auseinandergespielt zu werden. Die Verhandlungen auf sektoraler Ebene gehen nach dem Streik weiter. Es besteht jedoch die Gefahr, dass die Mobilisierungsfähigkeit durch Kündigungswellen in einzelnen Umschlagunternehmen oder das Abschließen einzelner Tarifverträge untergraben wird. So scheint das Unternehmen Rotterdam Port Services 121 Kolleginnen und Kollegen loswerden zu wollen. Ihre Stellen werden plötzlich vom Hafensbetreiber und den Arbeitgebern der

Umschlagunternehmen nicht mehr zu den 800 erwarteten Stellenstreichungen gezählt. Andererseits wurde am 4. Februar ein Tarifvertrag für die Arbeiterinnen und Arbeiter bei Rotterdam Shortsea Terminals vereinbart, der Umschulungen für einen beruflichen Neustart vorsieht.

Angesichts dieser Erfahrungen ist es umso wichtiger, dass die Kolleginnen und Kollegen ihre Solidarität im gesamten Hafen aufrechterhalten und die Versuche, ihre Schlagkraft zu spalten, abwehren. Es reicht nicht, Streiks als Mittel einzusetzen, um wieder an den Verhandlungstisch zu kommen. Gerade in einer Zeit, in der die Stellung der Gewerkschaften ständig untergraben wird, werden berechnete Forderungen nur erkämpft werden können, wenn die Streiks ausgedehnt und intensiviert werden.

Dies gilt nicht nur für den Rotterdamer Hafen, sondern in Häfen überall in Europa. Denn aufgrund des intensiven Wettbewerbs zwischen den europäischen Häfen wird der Hafensbetrieb in den kommenden Jahrzehnten überall in Europa automatisiert werden. Der Ausgang des Arbeitskampfes der Rotterdamer Kolleginnen und Kollegen wird Signalwirkung für die Arbeitskämpfe in anderen Häfen haben.

Der Ausverkauf Griechenlands ist ein Angriff auf die Demokratie

von Freek Blauwhof

Der öffentliche Sektor Griechenlands steht vor einer weiteren Welle von Privatisierungen. In Berlin diskutierten griechische Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter über Perspektiven des Widerstands.

Am 2. November 2015 lud die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag zu einem Fachgespräch, um über die im dritten Memorandum vorgesehenen Privatisierungen in Griechenland zu diskutieren. Mehrere griechische Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter sowie Alexis Passadakis von Attac referierten über die Lage in den betroffenen Betrieben und den Kampf gegen den Ausverkauf des Landes. Die griechischen Kolleginnen und Kollegen berichteten, dass der Privatisierungszwang

ausbeuterischen Arbeitsbedingungen. Betriebsunfälle sind ein alltägliches Phänomen. Die übergroße Mehrheit der Beschäftigten arbeitet in Teilzeit und auf Abruf. Aus ihren ohnehin niedrigen Löhnen bekommen noch zwei oder drei Subunternehmen ihren Anteil. Diese Zustände versuchen wir mittels Streiks und Bündnissen mit der lokalen Bevölkerung und der Regionalregierung im restlichen Hafen zu verhindern.»

360.000 Haushalte sind vom Stromnetz abgeschnitten

Der Generalsekretär der griechischen Eisenbahngewerkschaft POS Kostas Genidounias berichtete, dass die Privatisierung der Bahngesellschaft OSE bereits seit Anfang 2002 vorbereitet wird: »Mit dem ersten Memorandum von 2010 wurden unsere Gehälter um fünfzig Prozent gekürzt und mehr als 3000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in andere Bereiche des öffentlichen

Foto: Frank Schwarz/Linksfraktion



Kostas Genidounias, Dr. Anastasia Frantzeskaki, Herbert Behrens und Freek Blauwhof beim Fachgespräch der Linksfraktion im Bundestag im November 2015

den öffentlichen Sektor Griechenlands völlig aufzulösen drohe. So sollen die Post, die Eisenbahn, profitable Flughäfen, die Wasserversorgung, die staatlichen Energieunternehmen, die Häfen von Piräus und Thessaloniki, die Autobahn und zahlreiche staatliche Immobilien verschleudert werden. Ein Privatisierungsfonds unter Aufsicht der EU hat die Aufgabe weitere Betriebe und Immobilien verschleudern.

Anastasia Frantzeskaki, Vorstandsmitglied der Gewerkschaft der Hafentarbeiterinnen und Hafentarbeiter OMYLE, berichtete über die Arbeitsbedingungen beim chinesischen Konzern Cosco, der bereits 2009 einen Teil des Containerterminals im Hafen von Piräus erworben hat: »Coscos Anlagen sind berüchtigt für ihre

Dienstes transferiert. Die besten Fachkräfte sind nun als Krankenhaus- oder Museumswächter eingestellt. Die daraus entstehenden Personalengpässe führen dazu, dass Lokführerinnen und Lokführer bis zu 29 Tage im Monat für jeweils neun oder zehn Stunden arbeiten.« Nun will der Privatisierungsfonds OSE für einen lächerlichen Preis verkaufen: »Obwohl die Bahngesellschaft garantierte Verträge für die nächsten fünf Jahre in Höhe von 250 Millionen Euro hat, schätzt der Fonds den Wert unserer Eisenbahn auf lediglich 30 Millionen Euro.«

Flora Papadede, Mitglied des Exekutivkomitees der Gewerkschaft der Elektrizitätsarbeiterinnen und -arbeiter, hat im öffentlichen Energieversorger DEI den wirtschaftlichen Zusammenbruch Griechenlands

besonders deutlich erlebt: »Die Zerstückelung und Privatisierung von DEI kann nur zu Preissteigerungen und zur Bereicherung privater Stromhändler führen. 360.000 Haushalte sind bereits wegen Zahlungsunfähigkeit vom Stromnetz abgeschnitten und leben ohne Elektrizität. Weitere 1,8 Millionen Haushalte haben Schulden bei DEI und sind von Stromabschaltungen bedroht. Das entspricht etwa zwei Dritteln der Bevölkerung. Wir fordern den Erhalt von Elektrizität als öffentliches Gut in öffentlicher Hand, damit unsere Werke ein Werkzeug des Wiederaufbaus sein können.«

Es geht nicht um Griechenlands Zahlungsfähigkeit

Alexis Passadakis von Attac zeigte auf, wer von den Privatisierungen profitiert. »Die Privatisierungen kommen vor allem Milliardären wie Dimitris Melissanidis, Banken und spekulativen Fonds wie der Citibank oder Blackstone sowie staatlichen Konzernen wie Fraport und Cosco zugute. Bei der von der deutschen Bundesregierung und den sogenannten Institutionen vorgeschriebenen Austeritätspolitik geht es nicht um die Zahlungsfähigkeit Griechenlands, sondern um die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der EU auf dem Weltmarkt und um ein neoliberales Herrschaftsprojekt. Zu diesem Zweck ist Griechenland am 12. Juli zur Kolonie der Troika gemacht worden.«

Die anwesenden Bundestagsabgeordneten der LINKEN bestätigten Passadakis' Analyse. »Die Auflagen für Griechenland sind ein Angriff auf die Demokratie«, sagte Andrej Hunko, Mitglied im EU-Ausschuss des Bundestages. »Es geht um Umverteilung von unten nach oben und die Vorherrschaft im Weltmarkt. In parlamentarischen Gremien höre ich immer wieder von geplanten Privatisierungsräten auch in anderen Ländern der EU.« Nach Einschätzung von Herbert Behrens, Obmann im Verkehrsausschuss für DIE LINKE, dient der Ausverkauf in Griechenland als Blaupause für den Rest Europas: »Auch anderswo sollen Infrastruktur und öffentliche Daseinsvorsorge privatisiert werden. Das Finanzkapital braucht dafür heutzutage keine Staatsstreiche mehr, sondern setzt finanzpolitisches Waterboarding ein.« Jutta Krellmann, gewerkschaftspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion DIE LINKE, machte zudem auf den Abbau von Arbeitnehmerrechten aufmerksam: »In Griechenland wird vieles umgesetzt, was ich auch in Deutschland kritisiere. Da nenne ich Leiharbeit, Rente mit 67, Befristungen und Streichung von Tarifverträgen. Nur geht es in Griechenland super schnell.«

»Die Regierung von Tsipras hat keine reale Macht«

Die Kolleginnen und Kollegen aus Griechenland berichteten, dass die Arbeiterbewegung nach dem Referendum und der Kapitulation der Regierung unter Ministerpräsident Tsipras sich wieder auf ihre eigene Organisation von unten besinnen müsse. So betonte Anastasia Frantzeskaki: »Die Regierung von Tsipras hat keine reale Macht, um die Forderungen der Kolleginnen und Kollegen umzusetzen: Der Minister für Maritime Angelegenheiten Thodoris Dritsas lehnt die Privatisierungspläne zwar ab, doch er hat nichts zu entscheiden. Denn die Privatisierungsgesellschaft 'Hellenic Republic Asset Development Fund' (HRADF), besitzt 74 Prozent der Anleihen der Häfen von Piräus und Thessaloniki, und einhundert Prozent der Anleihen der übrigen Häfen des Landes. Allein der Fonds hat entschieden, dieses Modell der Privatisierung voranzutreiben. Die Syriza-Regierung hat das nicht angefochten.«

Auch Kostas Genidounias von der Eisenbahngewerkschaft hat dieses Jahr sehr enttäuschende Erfahrungen mit der linken Regierung gemacht: »Unsere Gewerkschaft hat immer sehr enge Beziehungen zu linken Parteien gepflegt. Im Jahr 2013 bat uns der heutige Ministerpräsident Tsipras auf einer Versammlung unserer Mitglieder, dass wir weiter kämpfen, um die Bahn in öffentlicher Hand zu halten, damit eine künftige linke Regierung die bisherigen Privatisierungen wieder zurücknehmen könne. Zwei Jahre später scheint es jedoch, dass er sein Versprechen nicht einhält.«

Für Flora Papadede hat sich die Syriza-Regierung jetzt endgültig zum Vollstrecker der Troika gemacht: »Seit dem dritten, 'linken' Memorandum vom August diesen Jahres, sind das öffentliche Eigentum und der Staat der Griechen zu bloßen Wertpapieren in den Händen des Europäischen Stabilitätsmechanismus ESM verkommen. Die traurige Wahrheit ist, dass Griechenland zur Schuldenkolonie der internationalen Geldgeber und der politischen Führung Deutschlands, Frankreichs und der USA geworden ist. Ich vertraue aber auf das griechische Volk und dessen Arbeiterinnen- und Arbeiterklasse. Bislang haben wir jedes Mal in unserer Geschichte die Kraft gefunden, um uns zu organisieren und unsere nationale und internationale Pflicht zu leisten. Das heißt, um unser Land vom Faschismus, der Diktatur der Junta und jetzt der Diktatur des Finanzkapitals zu befreien. Und das geht nur, indem Griechenland aus dem Euro und der Europäischen Union austritt.«

E. Flugverkehr

Luftverkehrsnovelle: Bundesregierung mit Herz für Airlines

von Martin Wegner

Gesetze zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes werden meist nur ein Mal pro Legislaturperiode vorgelegt – oft die einzige Gelegenheit, substantielle Veränderungen an der luftverkehrsrechtlichen Regelungssystematik vorzunehmen. Es böte sich die Chance, strengere Regeln beim Nachtflug einzuführen oder Umweltauflagen zu verschärfen. So strahlend die Theorie, so grau die Praxis.

Das Gesetz lässt jeglichen Elan vermissen, von einem Gesamtkonzept ganz zu schweigen. Der Entwurf ist vielmehr eine Art politischer Gemischtwarenladen, in dem – mit Ausnahme der begrüßenswerten Regelung zur Luftrettung – die ein oder andere Forderung der Luftverkehrslobby zur Schau gestellt wird. Nicht nur, dass die Zulassung militärischen Fluggeräts privatisiert werden soll, bei zwei der strittigsten Punkte der letzten Jahre werden Nägel mit Köpfen zu Lasten der Umwelt und Beschäftigten gemacht.

Immer noch keine UVP-Pflicht für Flugrouten

Im Nachgang einer Klage gegen die Flugrouten des BER hat die EU-Kommission ein Vertragsverletzung gegen die Bundesrepublik eröffnet, weil in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 27a Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) weder eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) noch eine Prüfung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durchzuführen ist. Klarer kann man die Einführung einer UVP für Flugrouten eigentlich nicht fordern. Was die Bundesregierung vorlegt, um den Forderungen der EU-Kommission gerecht zu werden, ist jedoch an Halbherzigkeit kaum zu überbieten. Die UVP-Pflicht wird zwar ausgeweitet, aber nur wenn Flughäfen neu gebaut oder wesentlich erweitert werden. Demnach muss zukünftig der gesamte mögliche Einwirkungsbe- reich des Flughafens in die UVP einbezogen werden, die Betrachtung des Fluglärms wird somit nicht länger auf die groben Flugroutenplanungen im Planfeststel- lungsverfahren reduziert und sogar der Ausschluss von Flugverkehr über sensiblen Gebieten wird ermög- licht. Problem dabei ist nur, dass es in Zukunft so gut wie keine Planfeststellungsverfahren im Bereich Luftverkehr mehr geben wird und die Regelung damit völlig ins Leere läuft. Um die Fluglärmbelastung nachhaltig verringern zu können, müssen Flugrouten jedoch auch dann einer UVP unterzogen werden, wenn sie neu festgelegt oder wesentlich geändert werden. Dies hat die Linksfraktion in einem Änderungsantrag klargestellt, wobei darüber hinaus der Vorrang des aktiven vor dem passiven (Schallschutzfenster etc.) Lärmschutz sowie eine konsequente Bürgerbeteiligung eingefordert wird.

Denn »insgesamt ist es erforderlich, nicht selektiv zur Beseitigung eines Vertragsverletzungsverfahrens einzel- ne Bestimmungen des Luftverkehrsrechts anzupassen, sondern eine ganzheitliche Überarbeitung des für den Luftverkehr vorhandenen lärmschutzrechtlichen Instru- mentariums (...) vorzunehmen« (Stellungnahme von RA Franziska Heß zur Öffentlichen Anhörung des Gesetzes).

Mit dem vorgelegten Gesetzentwurf schützt die Bun- desregierung jedoch die Interessen der Airlines und Flughäfen und nicht die der Anwohner und macht zudem keine Anstalten, den Lärmschutzbelangen mehr Gewicht zu beizumessen. Weder vom Luftverkehrskon- zept, dessen Grundzüge man Anhand der veröffentlic- hten Begleitstudie bereits erahnen kann, noch von der spätestens im Jahr 2017 anstehenden Überprüfung des Fluglärmgesetzes sind substantielle Verbesserungen beim Fluglärmschutz zu erwarten – dem industrienahen Alexander Dobrindt und dessen Ministerium »sei Dank«.

Liberalisierungsoffensive bei den Bodenverkehrsdiensten

Etwas deplatziert wirkt in dem Gesetz die Anpassung der Bodenabfertigungsdienste-Verordnung (BADV). Sie soll für den Flughafen Düsseldorf und nach Anre- gung des Bundesrates auch am Standort Schönefeld die Anzahl zuzulassender Drittabfertiger von 2 auf 3 erhöhen. Was unspektakulär klingt, birgt eine Menge Sprengstoff. Die EU versuchte per Verordnung auf allen Flughäfen eine Mindestanzahl von 3 zuzulassenden Drit- tabfertigern durchzusetzen, nach herber Kritik seitens der Mitgliedsstaaten (auch des Bundestages) sowie der Gewerkschaften und Flughäfen (!) wurde der Verord- nungsvorschlag aber zurückgezogen.

Pikant ist jetzt zweierlei: Zum einen wurden die dritten Lizenzen für Drittabfertiger in Düsseldorf und Schöne- feld bereits vergeben, was vorher von den Luftfahrtbe- hörden abgesehnet wurde. Dies widerspricht jedoch der Anlage 5 zur BADV (also der Rechtslage), in der die Anzahl zuzulassender Abfertiger im Einklang mit EU- Recht für die großen Flughäfen genau festgelegt wird, d.h. eine Begrenzung der Marktöffnung festgeschrieben wird. In diesem Sinne wurden diese dritten Lizenzen rechtswidrig vergeben, wobei das Bundesverkehrsmini- sterium auf Nachfrage einräumte, darüber informiert worden zu sein. Man hat also a) eine rechtswidrige Li- zenzvergabe gedeckt und b) – was ein besonderes Ge- schmäckle hat – den Wettbewerb am teilweise bundes- eigenen Flughafen in Schönefeld selbst verschärft. Im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH wird die Beantragung der Zulassung einer weiteren Lizenz sicherlich Thema gewesen sein, genau wie die Ansiedlung vom Billigheimer Ryanair, der seit kurzem in Schönefeld aktiv ist und an niedrigen Abfertigungskosten interessiert ist.

Darauf angesprochen reagiert die Bundesregierung mit einer eigenwilligen wie fatalen Argumentation:

»Ausschreibungen, Vergaben und Zulassungen/Lizenzen, durch die die Zahl der gemäß Anlage 5 der BADV zuzulassenden Drittabfertiger überschritten wird, sind generell zulässig. § 3 Absatz 2 BADV bestimmt, dass die Anzahl von 2 nicht unterschritten werden darf.« (Kleine Anfrage von Herbert Behrens auf Drs. 18/7141).

Genau wie im neuen BVWP, in welchem der Vorrang des Erhalts vor Neu- und Ausbau dadurch sichergestellt wird, dass Ausbaumaßnahmen großteilig als Erhaltungsmaßnahmen umdefiniert werden, verkehrt die Bundesregierung die BADV durch dreiste Uminterpretation ins Gegenteil. Anstelle die Liberalisierung zu deckeln, soll die BADV Untergrenzen für die Marktöffnung festschreiben. Alles andere wäre »rechtsmissbräuchlich und letztlich EU-rechtswidrig« (ebd.). Damit erklärt die Bundesregierung den Markt für Bodenverkehrsdienste für vollkommen liberalisiert und geht über den abgewehrten Verordnungsvorschlag der EU-Kommission hinaus!

Dass die EU-Staaten Untergrenzen für die Marktliberalisierung einziehen müssen, ist EU-rechtlich aber in keiner Weise geboten. Es muss nur sichergestellt werden, dass falls die Mitgliedsstaaten die Marktöffnung beschränken – was in Deutschland durch die BADV geschehen ist – ein Minimum an Wettbewerb gewährleistet wird, d.h. die Anzahl zuzulassender Anbieter nicht weniger als 2 betragen darf (siehe Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 96/67/EG). Dass Begrenzungen zulässig sind, sieht man zudem in Österreich, wo die Anzahl zuzulassender Anbieter auf allen Flughäfen explizit auf 2 begrenzt wird. Kurzum: Die Bundesregierung versucht ein in Brüssel gescheitertes Liberalisierungsprojekt mittels Umdefinition deutschen Rechts durch die Hintertür wieder aufleben zu lassen.

Auch bei diesem Thema wird die Linksfraktion nicht untätig bleiben und per Entschließungsantrag versuchen, das Größte für die Beschäftigten sowie die Verkehrssicherheit noch abzuwenden.

Alles in allem deutet sich an, dass die 18. Wahlperiode wie schon die vorangegangene aus Perspektive der Lärmschutzbetroffenen und der Beschäftigten im Luftverkehrsbereich verlorene Jahre waren, wobei aber kräftig Geschenke an die Luftverkehrsindustrien verteilt wurden. Mit CSU-Piloten am Steuerknüppel des Verkehrsministeriums kann es offensichtlich nur in die falsche Richtung gehen.

Kontaminierte Kabinenluft – eine (fast) totgeschwiegene Gefahr

von Thomas Lutze, MdB

Die zivile Luftfahrt ist vor allem ein riesiges Geschäft, ein Haifischbecken der besonderen Art. Interessen der Flugzeughersteller – eine fast monopolistische Branche – kollidieren mit denen der Airlines und diese wiederum mit Nationalstaaten, die wiederum im Falle von Airbus Interessen am Hersteller haben. Was aber im Falle von

Marktführer Boeing in den USA auch nicht viel anders aussieht. Hinzu kommen noch starke Lobbyverbände, wie zum Beispiel die Pilotenvereinigung Cockpit, die mit einigen hundert Beschäftigten schon mal eine ganze Flotte am Boden halten kann und natürlich auch umweltpolitische Faktoren. Viele Menschen wollen in den Urlaub fliegen, aber niemand möchte eine Einflugschneise direkt über seinem Grundstück.

Doch zum Thema: Dass giftige Gase in die Passagierkabine gelangen ist ein Phänomen, das seit Ende der 50 Jahre bekannt ist. Bereits damals stellten die ersten Flugzeughersteller ihre Technik von Stauluft auf Zapfluft um. Bei ersterem kommt die Frischluft über kleine Einlassschlitze am Bug der Maschine in die Kabine. Nachteil hierbei ist, dass die einströmende Luft separat geheizt werden muss, da im Flug Außentemperaturen zwischen 30 und 50 Grad minus normal sind. Die Idee, diese Luft im Triebwerk quasi »mitzuheizen« war genial. Wenn da nicht das »aerotoxische Syndrom« auftreten würde.

Was passiert genau? Ein modernes Turbinentriebwerk arbeitet mit hohen Betriebstemperaturen, unter extremen Druck, gigantisch schnellen Drehzahlen und Außentemperaturen, die zwischen minus 50 Grad in 10.000 m Höhe und plus 45 Grad auf einer Landebahn in einer Urlaubsregion schwanken. Verschleiß und kleine Defekte sind hier keine Seltenheit, die Wartungsintervalle sind streng geregelt. Und dennoch kann es passieren, dass eine Öldichtung seinen Geist aufgibt und kleine Mengen hoch giftigen Schmiermittels dorthin gelangt, wo es nicht hingehört: In die Zuluft und damit in die Kabine. Dieses Öl ist dann nicht mehr flüssig, sondern auf Grund hoher Umgebungstemperaturen und hohem Druck meist unsichtbar in einem gasförmigen Aggregatzustand.

Öle in Turbinentriebwerken sind Hochleistungsöle mit Inhaltstoffen, die in normalen Betriebsmitteln seit Jahrzehnten verboten sind. Trotzdem haben weder die Triebwerkshersteller noch die Airlines ein Interesse daran, auf Betriebsstoffe umzustellen, die vielleicht etwas teurer sind, dafür in der Gesundheitsgefährdung aber besser abschneiden. Warum auch: Das »aerotoxische Syndrom« existiert ja auch nicht. Alles halb so schlimm? Mit Nichten.

Gewerkschaften wie Verdi und Cockpit warnen seit Jahren vor den unsichtbaren Gefahren in der Kabine vor allen für die Kabinenbesatzung. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 5-6 Schichten pro Woche haben eine relativ hohe Wahrscheinlichkeit, dieses »aerotoxische Syndrom« einmal live zu erleben. Die Folgen sind verheerend. Selbst bei kleinsten Mengen können diese Gifte das menschliche Gehirn irreversibel schädigen

Vorsichtige Schätzungen gehen davon aus, dass kontaminierte Kabinenluft bei einem von 1000 Flügen auftritt. Betrachtet man die Anzahl der täglichen weltweiten Flugbewegungen, dann kommt da einiges zusammen. Passagiere und Besatzungsmitglieder melden diese Vorfälle auch regelmäßig, zumindest immer dann, wenn

sie es am Geruch in der Kabine auch registrieren. Doch dann passiert nichts. Besatzungsmitglieder, die ihre Beschwerden der zuständigen Berufsgenossenschaft melden, werden hingehalten und für unglaubwürdig erklärt. Medizinische Gutachten der Betroffenen werden durch Gegengutachten ausgebremst. Die Airlines zucken mit den Schultern und verweisen auf die Hersteller der Flugzeuge.

Stichwort Hersteller: Der Markt wird von zwei Produzenten beherrscht. Boeing und Airbus haben einen Marktanteil von über 90 Prozent. Kleine Stückzahlen kommen nur noch aus China, Russland und Brasilien. Und alle produzieren Maschinen mit der Zapflufttechnik, also der Zuluft, wo die Luft über das Triebwerk in die Kabine gelang. Alle? Wirklich alle? Nein: Boeings neues Flaggschiff, der Dreamliner B787, arbeitet wieder mit Stauluft, also mit kleinen Lufteinlassschlitzen an der Kabine. Bravo, könnte man meinen. Doch weit gefehlt. Die parallelen Neuentwicklungen bei der B737 und der B747 verwenden nach wie vor die Stauluft aus den Turbinen, ebenso die neuen Airbus A350 und A380. Profitstreben geht vor Gesundheitsschutz und Flugsicherheit. Noch nicht einmal Warnsensoren oder Filteranlagen werden eingebaut. Jedes Kilogramm zusätzliches Gewicht in der Maschine vermindert den Profit der Airlines.

Doch auch die Pilot*innen sind betroffen. Ihre Luft im Cockpit ist die gleiche Luft wie in der Kabine. Berichte mit Todesfällen und fluguntauglichen Pilot*innen häufen sich ebenso wie Berichte mit Notlandungen und un-

planmäßigen Zwischenstopps, weil die Pilot*innen halb ohnmächtig wurden. Doch solange nicht ein ganzes Flugzeug wegen kontaminierter Kabinenluft vom Radar verschwindet – und dies als Absturzursache auch so benannt wird – solange werden die Verantwortlichen so tun, als ob es dieses Problem nicht gibt. Höchst zweifelhaft sind hierbei auch die Berichte zu den Absturzursachen der Germanwings-Maschine in den französischen Alpen. Aber das wäre ein anderes Thema.

Fazit: Es bleiben klare Forderungen. Neuentwicklungen müssen auf Stauluft wie bei der B787 umgestellt werden. Es müssen Filteranlagen vorgeschrieben sein, denn auch die Abgase von voran startenden Flugzeugen stellen eine Bedrohung für die Kabinenluft dar. Geeignete Messgeräte gehören in alle Flugzeuge, damit Gefahrensituationen auch bei älteren Modellen zweifelsfrei erkannt werden. Und die betroffenen Flugbegleiter*innen, Piloten*innen aber auch Passagiere, die geschädigt wurden, müssen eine Anerkennung ihrer gesundheitlichen Beeinträchtigung bekommen. Ja, so etwas kostet Geld, vielleicht sogar viel Geld. Bei dem Milliardengeschäft von Flugzeugherstellung und Flugbetrieb sind es allerdings Peanuts.

Filmtipp: »Ungefiltert – kontaminierte Kabinenluft«, ein Dokumentarfilm von Tim van Beveren, früherer Korrespondent des WDR. Mehr Infos zum Thema: www.timvanbeveren.de

Parlamentarische Initiativen der Linksfraktion im Verkehrsbereich vom 20.9. 2014 bis 8.4. 2016

Hinweis: Alle genannten Bundestagsdrucksachen können unter Eingabe der Drs.-Nr. als pdf heruntergeladen werden unter <http://drucksachen.bundestag.de/drucksachen/index.php>.

Eine Übersicht über die parlamentarischen Initiativen der Linksfraktion zur Verkehrspolitik findet sich unter <http://gleft.de/1fH>.

Abkürzungen:
AN = Antrag
KA = Kleine Anfrage
EA = Entschließungsantrag
ÄA = Änderungsantrag

Bundesfernstraßengesellschaft/BVWP/ Finanzierung

AN: **Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einstellen**

04.11.2015 – [Drs. Nr. 18/6547](#)

Siehe hierzu die Beiträge ab S. 4 sowie den Antrag ab S. 7.

KA: **Bundesverkehrswegeplan 2015 – Prüfung und Konsolidierung der angemeldeten Verkehrsprojekte**

05.02.2015 – Drs. Nr. 18/3907

Mit dem für Ende 2015 geplanten Bundesverkehrswegeplan legt der Bund fest, welche Bundesfernstraßen, Schienen und Wasserwege in den nächsten Jahrzehnten gebaut werden sollen. Die im Mai 2014 veröffentlichten Projektlisten sollten bis Herbst 2014 einer Vorprüfung unterzogen werden. Ergebnisse wurden aber bislang nicht veröffentlicht. Bekannt ist weder, welche Projekte nun überprüft werden, noch deren geschätzte Kosten. Dabei hatte der Minister Transparenz angekündigt. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/4045 als PDF herunterladen](#)

Hierzu wurde am 14.07.2015 eine Nachfrage (Drs. 18/5485) eingereicht mit dem Fokus auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und das Projektinformationssystem: [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5657](#)

KA: **Finanzierung öffentlicher Infrastruktur durch private Investoren**

25.03.2015 – Drs. Nr. 18/4374

2014 hat Bundeswirtschaftsminister Gabriel eine Expertenkommission zur »Stärkung von Investitionen in Deutschland« eingesetzt. Es sollen Investitionen erhöht und der Verfall der öffentlichen Infrastruktur behoben werden. Dafür soll auch privates Kapital mobilisiert werden. Die Versicherungs- und Bankenbranche reibt sich schon die Hände. Es steht eine neue Welle von ÖPP-Projekten an. Diese gehen zu Lasten der Steuerzahler. Günstiger wäre, die konventionelle Beschaffung effizienter zu gestalten. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/4674](#)

Pkw-/Lkw-Maut

KA: **Konsequenzen des Vertragsverletzungsverfahrens bezüglich der Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland**

16.07.2015 – Drs. Nr. 18/5541 – [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5658](#)

KA: **Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen**

12.06.2015 – Drs. Nr. 18/5083 – [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5362](#)

Dazu am 15.10. 2015 eine Nachfrage als Drs. 18/6320 mit [Antwort auf Drucksache Nr. 18/6506](#)

ÄA zu dem Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes [LKW-Maut]

26.03.2015 – [Drs. Nr. 18/4462](#)

Die Fernbusse stehen in direkter Konkurrenz zum Bahnverkehr. Durch die von allen anderen Parteien beschlossene Ausnahme der Fernbusse von der Mautpflicht haben diese aber einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn. Deswegen sollten Busse – außer im Nahverkehr und Tourismusbetrieb – wie die Bahn Gebühren für ihren Verkehrsweg zahlen, um Wettbewerbsgleichheit herzustellen.

KA: **Rechtliche Fragen zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Infrastrukturabgabengesetz**

06.01.2015 – Drs. Nr. 18/3670 – [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3892](#)

KA: **Verlängerung des Betreibervertrages mit Toll Collect bis zum 31. August 2018**

06.01.2015 – Drs. Nr. 18/3667 – [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3826](#)

KA: **Scanning der Kfz- Kennzeichen**

09.12.2014 – Drs. Nr. 18/3288

Die Pläne für eine Pkw-Maut ab 2016 sehen eine elektronische Erfassung sowie einen automatisierten Abgleich der Kfz-Nummernschilder vor. Dadurch würde der gesamte Verkehr auf deutschen Autobahnen auf Vorrat gespeichert werden. Das BKA forderte bereits die Nutzung der Mautdaten zur Strafverfolgung. Das BVerfG urteilte jedoch 2008, dass eine Kennzeichenerfassung nicht anlasslos oder flächendeckend durchgeführt werden dürfe, da dadurch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt sei. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3581](#)

Dazu am 06.01. 2015 eine Nachfrage als Drs.

18/3643 mit [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3814](#)

KA: **Beteiligung der Länder bei der Einführung einer PKW-Maut und an deren Einnahmen**

19.08.2014 – Drs. Nr. 18/2343 – [Antwort auf Drucksache Nr. 18/2454](#)

KA: **EU-Rechtskonformität der PKW-Maut**
19.08.2014 – Drs. Nr. 18/2342 – [Antwort auf Drucksache Nr. 18/2453](#)

KA: **Haushaltswirksamkeit der PKW-Maut**
19.08.2014 – Drs. Nr. 18/2341 – [Antwort auf Drucksache Nr. 18/2452](#)

Fehmarnbeltquerung

KA: **Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung**
15.02.2016 – Drs. Nr. 18/7513
Gefragt wird nach den aktuellen geplanten Kosten der deutschen Hinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung sowie welche Summe sich die (Mehr)Kosten belaufen müssen. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/7778](#)

KA: **Geplanter Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung**
25.09.2015 – Drs. Nr. 18/6030
Die Kleine Anfrage soll prüfen, was der letzte Stand der Baupläne und Kosten sind und ob neue Verhandlungen für eine Stilllegungen zu rechtfertigen sind. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/6248](#)

AN: **Neues Milliardengrab verhindern – Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand**
21.05.2015 – [Drs. Nr. 18/4973](#)
Siehe hierzu den Beitrag auf Seite 23.

Abgasskandal

Siehe zu diesem Thema die Beiträge ab S. 25.

KA: **VW-Skandal – Anforderungen an die Umrüstung der betroffenen Diesel-Pkw**
08.02.2016 – Drs. Nr. 18/7469
Völlig unklar ist bisher, ob die Umrüstung der ersten manipulierten VW-Diesel auch damit verbunden ist, dass der Schadstoffausstoß im realen Fahrbetrieb niedriger ist. Und wenn ja, um wie viel. Und führt das dazu, dass der Dieselverbrauch steigt? [Antwort auf Drucksache Nr. 18/7667](#)

KA: **Kraftfahrzeugsteuer und Manipulationen von Abgaswerten im Volkswagen-Konzern**
08.12.2015 – Drs. Nr. 18/6923
Die Bundesregierung mauert bisher mit Informationen, ob und wie sich der VW-Abgasskandal auf die Bemessung der Kfz-Steuer bei den betroffenen Fahrzeugen auswirkt. Deren Halterinnen und Halter sind nicht nur von höheren Steuerzahlungen in der Zukunft, sondern auch von Steuernachzahlungen bedroht. DIE LINKE fragt darüber hinaus nach, inwieweit der VW-Konzern für höhere Steuerzahlungen in Anspruch genommen werden kann. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/7126](#)

KA: **VW-Skandal – Erklärung der Abweichungen bei Messergebnissen**

30.11.2015 – Drs. Nr. 18/6791
Spätestens seit 2007 lagen Hinweise von Verbänden dazu vor, dass es Manipulationen von Autoherstellern bei den Angaben zum Schadstoffausstoß gab. Die hat die Bundesregierung aber nie untersucht – und behauptet deshalb nun weiter, dass sie bis zum VW-Skandal keine Erkenntnisse über die illegale Nutzung von »Abschalteinrichtungen« hatte. Danach wurde hektisch reagiert und jetzt wird endlich realistischer getestet. Oder doch nicht? [Antwort auf Drucksache Nr. 18/7174](#)

KA: **Rolle und Kontrolle der Wirtschaftsprüfer im VW-Skandal**
03.11.2015 – Drs. Nr. 18/6510
Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC hat 2014 VW uneingeschränkt den Jahresabschluss und Lagebericht testiert. Im Zuge des Skandals stellt sich die Frage nach der Rolle der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, berufsständischen Organisation und Aufsicht sowie der Rechtsaufsicht durch die Bundesministerien. Der VW-Skandal ist ein weiteres Beispiel für die zu enge Verbindung zwischen Politik, großen Unternehmen und Wirtschaftsprüfern. Eine unabhängige Aufsicht und Kontrolle wird so fast unmöglich. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/6779](#)

AN: **Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen**
14.10.2015 – [Drs. Nr. 18/6325](#)
Das verantwortungslose Handeln der VW-Führung hat die Gesundheit von Millionen Menschen geschädigt und gefährdet tausende Arbeitsplätze. Die enge Verflechtung von Auto-Industrie und Politik hat trotz einschlägiger Hinweise zu massiven Defiziten bei den staatlichen Kontrollbehörden geführt. DIE LINKE fordert schnelle und umfassende Aufklärung sowie die schnelle Behebung der aufgetretenen Mängel. Die Folgen des organisierten Betrugs dürfen nicht auf die Beschäftigten abgewälzt werden.

Lobbyismus/Forschung

KA: **Studien und Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in der 18. Wahlperiode**
23.10.2015 – Drs. Nr. 18/6434
Studien und Forschungsvorhaben dienen als externe Expertisen immer wieder dazu, der Bundesregierung und den ihr unterstellten Ressorts, neben dem Erkenntnisgewinn Handlungsoptionen bezüglich gesellschaftlicher Problemlagen zu prüfen bzw. zu entwickeln. Für diese zahlreichen externen Expertisen werden Haushaltsmittel in nicht geringem Umfang aufgewendet. Vor diesem Hintergrund ist es von öffentlichem Interesse, welche Studien zu welchen Kosten in Auftrag gegeben wurden und welche davon veröffentlicht wurden bzw. werden sollen. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/6831 als PDF herunterladen](#)

KA: **Verkehrs- und Baupolitik der Bundesregierung im Einfluss verschiedener Interessengruppen**

08.06.2015 – Drs. Nr. 18/5045

Gefragt wird – wie bereits in einer Kleinen Anfrage 2013 – nach den Kontakten der Bundesregierung zur Automobil-, Luftfahrt- und Bauindustrie sowie vergleichsweise auch zu Gewerkschaften, Umwelt- und Fahrgastverbänden. Dies ermöglicht einen Einblick, welche Interessengruppen den Haupteinfluss auf die Verkehrs- und Baupolitik der Bundesregierung haben. Die Antworten können mit den Parteispenden verglichen werden, die in den letzten Jahren an die Regierungsparteien geflossen sind. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5571](#)

Hierzu wurde am 27.08.2015 eine Nachfrage (Drs. 5848) eingereicht, in der insbesondere Treffen mit Vertretern und Vertreterinnen verschiedener Verbände abgefragt wurden: . [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5990](#)

ÖPNV/Taxi

AN: Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten

27.01.2016 – [Drs. Nr. 18/7374](#)

Siehe hierzu den Artikel auf S. 52 und den Antrag auf S. 54.

KA: Steuerrechtliche Aspekte von Uber

26.09.2014 – Drs. Nr. 18/2584

Uber vermittelt als Technologieplattform Mitfahrer an Autobesitzer. Damit macht die App aus den USA dem Taxigewerbe mächtig Konkurrenz. Die Linksfraktion erkundigt sich in dieser Anfrage nach den steuerrechtlichen Rahmenbedingungen, denen Uber unterliegt – denn auch Start-Ups sollten nach Ansicht der Linksfraktion Steuern in dem Land zahlen, von dessen Infrastruktur sie profitieren. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/2732](#)

Bahn allgemein und DB AG (Konzern)

AN: Die Nachtzüge retten – klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen.

17.03.2016 – [Drs. Nr. 18/7904](#)

Die Abschaffung der Nachtzüge soll verhindert und das bereits jetzt deutlich zusammengestrichene Nachtzugnetz wieder hergestellt werden. Es soll außerdem deutlich gemacht werden, dass es nach wie vor eine große Nachfrage in dem Bereich gibt und dass die Abschaffung wirtschaftlich keineswegs zwingend ist, wie dies von der DB AG dargestellt wird. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Rahmenbedingungen für die Nachtzüge zu verbessern und sich für einen europaweiten Bahnverkehr einzusetzen.

Mit diesem Antrag wird der Antrag vom 10.09.2014 »**Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern**« ([Drs. Nr. 18/2494](#)) den neueren Entwicklungen angepasst.

KA: Ausbau der Bahnstrecke 1522 im Stadtgebiet von Oldenburg

03.11.2015 – Drs. Nr. 18/6509

Das Bundesverkehrsministerium gab im Oktober 2015 die Finanzierung für den Ausbau einer Bahnstrecke mitten durch Oldenburg bekannt. Die Stadt Oldenburg hat dazu eine Alternativplanung vorgelegt. Im Erörterungsverfahren gab es über 8.000 Einwendungen. Die Linksfraktion fragt nach den Kosten des Ausbaus der Bahnstrecke und den weiteren Verfahrensschritten. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/6709](#)

AN: Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs

04.03.2015 – [Drs. Nr. 18/4186](#)

Der Bahn-Fernverkehr ist in den letzten Jahren insbesondere abseits der großen Achsen erheblich verschlechtert worden. DIE LINKE fordert ein Gesetz, das einen weiteren Abbau verhindert und den Wieder-Ausbau von weggefallenen Verbindungen gewährleistet. Damit greift DIE LINKE einen Antrag für ein Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonennahverkehrs auf, den die CDU/CSU-Fraktion im Jahr 2001 in den Bundestag eingebracht hat.

AN: Mehrwertsteuerreduktion im Schienenpersonenfernverkehr

15.01.2015 – [Drs. Nr. 18/3746](#)

Bislang ist der Flugverkehr von der Mehrwertsteuer komplett befreit, wohingegen der Bahnfernverkehr den vollen Mehrwertsteuersatz zahlen muss. Dabei ist die Bahn das mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsmittel für Fernreisen und sollte deswegen besser gestellt werden. DIE LINKE fordert daher, den Mehrwertsteuersatz für den Bahnfernverkehr von 19 auf 7 Prozent zu ermäßigen. Im Umkehrschluss sollen Flüge von/nach Deutschland der Mehrwertsteuerpflicht unterfallen.

KA: Wirtschaftlichkeit und Zukunft der Nachtzüge

06.01.2015 – Drs. Nr. 18/3632

Schon seit mehreren Jahren gibt es einen schleichenden Wegfall von Nachtzuglinien im deutschen Bahnnetz sowie bei Verbindungen mit dem europäischen Ausland. Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 fielen nochmals zahlreiche Verbindungen weg. Die Linksfraktion fragt daher nach der Wirtschaftlichkeit und Auslastung von Nachtzügen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass andere Eisenbahngesellschaften wie die französische SCNF Nachtzugverbindungen als ökologisch und komfortable Variante des Reisens ausbauen. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3809](#)

KA: Tarifeinandersetzungen bei der Deutschen Bahn AG

04.12.2014 – Drs. Nr. 18/3398

Parallel zur Verschiebung der Gesetzgebung zur Tarifeinheit begann die Tarifrunde bei der Deutschen Bahn AG. In dem staatseigenen Unternehmen ist die Bundesregierung im Aufsichtsrat vertreten. Es stellt sich die Frage, inwieweit die Bundesregierung zur Eskalation der Streiks über ihre Vertretung im

Aufsichtsrat beigetragen hat und darüber hinaus inwieweit Arbeitnehmer bei Streiks auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Daseinsvorsorge verpflichtet werden können. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3580](#)

KA: Einsatz von Open Data bei der Deutschen Bahn

04.12.2014 – Drs. Nr. 18/3388

Offene Daten sind die Grundlage für transparente Prozesse, Partizipationsmodelle, neue Bildungs- und Kulturangebote, wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt und auch neue kommerzielle Anwendungen. Besonders im Verkehrsbereich könnten mittels offener Daten innovative und ökologische Konzepte umgesetzt werden. Viele Verkehrsunternehmen haben dies bereits erkannt und gute Erfahrungen mit der Datenveröffentlichung gemacht. Nur die staatseigene Deutsche Bahn stellt sich leider immer noch quer. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3674](#)

AN: Kommunen von den Kosten für bauliche Maßnahmen an Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen befreien

05.11.2014 – [Drs. Nr. 18/3051](#)

Derzeit ist vorgesehen, dass Kommunen unter bestimmten Voraussetzungen ein Drittel der Kosten für Baumaßnahmen an Kreuzungen tragen müssen. Auf die Entscheidung, ob eine sog. Kreuzungsmaßnahme getroffen wird, haben sie aber oftmals keinen Einfluss. Es handelt sich um eine der Regelungen aus der Zeit vor der Föderalismusreform I als der Bund direkte Aufgaben und Zahlungspflichten der Kommunen durch Gesetz begründen konnte, was u.a. zu den heutigen Problemen der Kommunalfinanzen führt.

EA zu der Beratung der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE. – 20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014

18.12.2014 – [Drs. Nr. 18/3560](#)

Die Bahnreform von 1993/94 ist in allen maßgeblichen Bereichen gescheitert mit Ausnahme der Wiederbelebung des Nahverkehrs in vielen Regionen. Gründe dafür sind zum einen die Organisation der Deutschen Bahn als rein profitorientierte Aktiengesellschaft und zum anderen die fehlende Verkehrsmarktreform. Daher kämpft DIE LINKE für eine zweite Bahnreform, die beide Mängel behebt und verlangt die Einsetzung einer Kommission zur Erarbeitung eines Konzepts für diese.

Stuttgart 21/NBS Wendlingen-Ulm

Siehe zu diesem Thema den Beitrag auf S. 42.

AN: Ausstieg aus Stuttgart 21 – die Deutsche Bahn AG vor einem finanziellen Desaster bewahren.

18.02.2016 – [Drs. Nr. 18/7566](#)

Das Projekt Stuttgart 21 muss aus mehreren Gründen gestoppt werden: Die Kapazität ist für den zukünftigen Bahnverkehr unzureichend, wichtige Sicherheitsfragen

sind noch immer ungeklärt und es verschlingt viel Geld, das insbesondere in Anbetracht der aktuellen DB-Krise für den sonstigen Bahnverkehr fehlt. Ein neues Gutachten belegt, dass die Projektkosten auf mindestens 9,8 Mrd. Euro steigen, so dass gegenüber dem »Kostendeckel« weitere 5 Mrd. Euro an Mehrkosten auf die Deutsche Bahn AG zukommen.

AN: Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären

05.01.2015 – [Drs. Nr. 18/3647](#)

Auch vier Jahre nach dem offiziellen Baubeginn sind viele Fragen beim Projekt Stuttgart 21 nicht geklärt. Die DB AG versucht durch scheinbar schnelle Baufortschritte Fakten zu schaffen, tatsächlich wäre aber auch jetzt ein Ausstieg aus dem Projekt am sinnvollsten. Mit dem gemeinsamen Antrag der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sollen die offenen Fragen zu Sicherheit, Kapazität und Wirtschaftlichkeit öffentlichkeitswirksam aufgeworfen und auf eine öffentliche Anhörung des Bundestages zu dem Thema hingewirkt werden. Dazu wurde am 25.02.2016 zusammen mit der Fraktion Bündnis90/Grüne noch ein Änderungsantrag ([18/7694](#)) eingebracht, der auf aktuelle Gutachten zu abermals deutlich erhöhten Kosten des Projekts Stuttgart 21 eingeht.

KA: Brandschutz bei Stuttgart 21

21.07.2015 – Drs. Nr. 18/5568

Das Brandschutzkonzept für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof »Stuttgart 21« beruht bislang auf der Annahme von Zügen, die ihn technisch nicht befahren werden können. Werden hingegen die im Betriebsprogramm für den sogenannten Stresstest angesetzten Züge betrachtet, so müssen im Brandfall ca. 50% mehr Menschen aus dem Bahnhof evakuiert werden, wofür es jedoch keine Kapazitäten gibt. Letztlich fehlt dem geplanten Bahnhof also der regelkonforme Brandschutz oder die nötige Leistungsfähigkeit. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5684](#)

Siehe auch den Antrag »**Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr**« (18/5406) und die Kleine Anfrage »**Aufklärung von Wegrollvorgängen bei der Bahn aufgrund der Gleisneigung in Bahnhöfen**« (18/5366) unter Eisenbahn-Sicherheit

Eisenbahn-Sicherheit

KA: Zuverlässigkeit des digitalen Bahn-Funknetzes GSM-R

11.03.2016 – Drs. Nr. 18/7862

Neben dem Fehlverhalten des Fahrdienstleiters hat möglicherweise auch ein Funkloch im Bahnfunknetz GSM-R mit zu dem [schweren Zugunglück in Bad Aibling](#) (11 Tote, 85 Verletzte) beigetragen, weil der Notruf die Züge nicht mehr erreichen konnte. Durch Recherchen eines Journalisten wurde deutlich, dass es solche Funklöcher im gesamten deutschen Bahnnetz, z.T. sogar auf Schnellfahrstrecken gibt. Mit der

Kleinen Anfrage wollen wir die daraus resultierenden Fragen für die Sicherheit der Bahn aufklären. [Kleine Anfrage herunterladen](#) (Hierzu lag bei Redaktionsschluss noch keine Antwort vor)

KA: Pläne der Verkehrs- und Innenminister der Europäischen Union zur Verschärfung der Kontrollen von Passagieren und Gepäck bei Zugreisen
02.10.2015 – Drs. Nr. 18/6171

Nach dem wohl nicht vollends ausgeführten Thalys-Anschlag auf dem Weg von Amsterdam nach Paris wollen die EU-Innen- und Verkehrsminister mehr Überwachung und Kontrolle des Schienenverkehrs. In Planung sind der Ausbau gemeinsamer Streifen, koordinierte »Kontrolloperationen«, Passagier- und Gepäckkontrollen, personalisierte Bahnfahrkarten und die Einführung »neue Technologien«. Laut dem Bundesinnenminister müssten mehr Verdächtige »eher zur offenen als zur verdeckten Fahndung ausgeschrieben werden. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/6342](#)

AN: Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr

01.07.2015 – [Drs. Nr. 18/5406](#)

Bisher können Bahnhofsgleise auch deutlich über 2,5 Promille längs geneigt sein, wodurch Züge selbstständig wegrollen und Menschen zu Schaden kommen können. Für den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof wurde gar eine Gleisneigung von 15,1 Promille genehmigt. Daher wollen wir die maximal zulässige Neigung von Neubauten begrenzen, um den Bau von unsicheren Bahnhöfen wirksam zu verhindern.

KA: Aufklärung von Wegrollvorgängen bei der Bahn aufgrund der Gleisneigung in Bahnhöfen

19.06.2015 – Drs. Nr. 18/5366

Im Kölner Hauptbahnhof, dessen Gleise stark abschüssig sind, kommt es regelmäßig zum selbständigen Wegrollen von Zügen; alleine für die Jahre 2010 bis 2014 sind 17 Vorgänge dokumentiert. Wir möchten mit der Anfrage herausfinden, ob und wie solche Vorgänge untersucht werden und welche Konsequenzen daraus gezogen werden. Dies ist insbesondere in Hinblick auf den geplanten Bahnhof Stuttgart 21 interessant, der eine gegenüber dem Kölner Hauptbahnhof noch viermal stärkere Neigung aufweisen soll. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5562](#)

Schienenlärm

KA: Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der Görlitzer Bahn

23.02.2015 – Drs. Nr. 18/4036

In der Vergangenheit wurden bereits diverse Baumaßnahmen an der Görlitzer Bahn ausgeführt. So erfolgte nach Planfeststellungsverfahren die Ertüchtigung der Abschnitte von Lübbenau nach Cottbus (2008) und von Königs Wusterhausen nach Lübbenau (2011) auf 160 km/h, einschließlich Lärmschutz. In diesem Jahr ist nunmehr u.a. die

Erneuerung der Fernbahngleise zwischen Königs Wusterhausen und Grünau vorgesehen, wobei Fragen des Lärmschutzes an diesem Streckenabschnitt bisher nicht geklärt sind. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/4264](#)

KA: Fortschreibung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

06.01.2015 – Drs. Nr. 18/3644

Seit der Erstellung des ersten Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung hat es eine Reihe von Veränderungen hinsichtlich der Anzahl und der Priorisierung der zu sanierenden Streckenabschnitte gegeben. Für Bürgerinnen und Bürger ist nicht nachvollziehbar, warum Änderungen vorgenommen wurden. Mit der Kleinen Anfrage soll mehr Transparenz in dieser Frage geschaffen werden. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3789](#)

Automatisiertes Fahren

KA: Digitales Testfeld an der Autobahn A9

02.12.2015 – Drs. Nr. 18/6973

Auf der Bundesautobahn A9 wurde zwischen München und Nürnberg ein sog. digitales Testfeld eingerichtet. Dieses soll es ermöglichen, neue Technologien im Bereich des Straßenverkehrs in der Praxis zu erproben. Vor kurzem fand eine erste Technikdemonstration statt. Die Kleine Anfrage stellt Fragen zu dem Testfeld im Allgemeinen und der Technikdemonstration im speziellen. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/7178](#)

KA: Weiterentwicklung gesetzlicher Vorgaben zur Nutzung autonomer Autos

04.08.2015 – Drs. Nr. 18/5660

DIE LINKE erkundigt sich nach dem Diskussionsstand zur rechtlichen Absicherung von autonomen Fahrzeugen, was sich hinter der sogenannten Strategier AF 2020 verbirgt und welche Vereinbarung die Bundesregierung mit den Wirtschaftsverbänden der IT- und Automobilwirtschaft (BITKOM und VDA) getroffen hat. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5929](#)

KA: Geplante Teststrecke für selbstfahrende Autos

11.02.2015 – Drs. Nr. 18/3957

Der Verkehrsminister plant eine Teststrecke für selbstfahrende und teilautonome Autos. Auf dieser Strecke sollen die autonomen Fahrzeuge im Praxistest am normalen Straßenverkehr teilnehmen. Es stellen sich verschiedene Fragen, insbesondere nach den Anforderungen, die autonome Fahrzeuge erfüllen müssen und Fragen der Haftung. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/4239](#)

KA: Zukunft des autonomen Automobils

10.07.2014 – Drs. Nr. 18/2072

DIE LINKE erfragt rechts- und verkehrspolitischen Fragestellungen hinter dem autonom fahrenden Auto. Dabei geht es nicht nur um die rechtliche Bewertung, sondern auch um grundlegende ethische

Überlegungen die ein selbstfahrendes Auto mit sich bringt – darf im Notfall eine Software über Leben und Tod entscheiden? [Antwort auf Drucksache Nr. 18/2215](#)

Umwelt

AN: **Kältemittel R1234yf aus dem Verkehr ziehen**
07.05.2015 – [Drs. Nr. 18/4840](#)
Siehe hierzu den Beitrag auf S. 35.

KA: **Wiedervernetzung durch Wildbrücken**
14.09.2015 – Drs. Nr. 18/5943
Verkehrswege wirken wie Barrieren für viele Wildtiere – vor allem Autobahnen. Das Bundesprogramm Wiedervernetzung wurde 2012 von der Bundesregierung beschlossen. Ziel ist es, die bisher durch das überörtliche Straßennetz zerschnittenen Lebensraumkorridore wieder miteinander zu verbinden – beispielsweise durch Wildbrücken. In der Kleinen Anfrage wird der aktuelle Stand bereits realisierter und geplanter Wildbrücken abgefragt. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/6075](#)

Straßenbau

KA **Bau der Bundesautobahn 52 auf Gladbecker Stadtgebiet**
04.03.2016 – Drs. Nr. 18/7593
Eine Vereinbarung zwischen der Stadt Gladbeck, dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Bund ist im Umlauf, die alle drei Beteiligten zu bestimmten Zusagen zum Zwecke des Baus der A 52 in Gladbeck verpflichtet. DIE LINKE vor Ort kämpft seit Jahren mit Bürgerinitiativen gegen dieses stadtzerstörende Projekt. Die Vereinbarung ist einerseits rechtlich fragwürdig, andererseits der Hebel der Autobahnbefürworter, dieses Projekt durchzusetzen, trotz ablehnenden Bürgerentscheid im Jahr 2012. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/7807](#)

KA: **Sicherheit der Verkehrsteilnehmer durch unterschiedliche Schutzplankensysteme**
22.12.2015 – Drs. Nr. 18/7108
Viele Neubauten von Schutzplanken werden weiterhin mit Beton vorgenommen. Stahl- und Betonsysteme weisen eine unterschiedliche Federwirkung auf und unterscheiden sich in Kosten und Wartung. Die Kleine Anfrage fragt nach der jeweiligen Verbreitung der Systeme, sowie der Bewertung dieser durch die Bundesregierung, sowie u.a. nach der Notwendigkeit einer gesetzlichen Verpflichtung zur Anbringung von Unterfahrschutzsystemen für Motorradfahrer. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/7193](#)

KA: **Ausbau der Bundesautobahn A7 zwischen Bordesholm und Hamburg als Öffentlich-Private Partnerschaft**
13.08.2015 – Drs. Nr. 18/5738
Laut Bundesverkehrsminister Dobrindt hat der

bereits laufende Ausbau der A7 als Projekt in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) »Pilotcharakter für die neue Generation von ÖPP-Modellen in Deutschland« und kann somit als Blaupause für weitere von der Bundesregierung in Erwägung gezogene ÖPP-Projekte (sog. Dritte Staffel) im Fernstraßenbau gelten. Da inzwischen neue ÖPP-Projekte in einem Volumen von 15 Mrd. Euro angedacht sind, müssen Nutzen und Kosten der neuen ÖPP-Variante auf den Prüfstand. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5938](#)

KA: **Ausbau der Bundesautobahn A 10/A 24 im Rahmen der dritten Staffel von Projekten in Öffentlich-Privater Partnerschaft im Fernstraßenbau**
11.08.2015 – Drs. Nr. 18/5736
Nach dem Pilotprojekt einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) im Fernstraßenbau, dem Ausbau A 7 bei Hamburg, hat die Bundesregierung den Ausbau und den Betrieb eines Streckenabschnitts der A 10/A 24 zwischen der Anschlussstelle Neuruppin und dem Dreieck Pankow als Verfügbarkeitsmodell ausgeschrieben. Welche Kosten damit verbunden sein werden und welche Finanzierungsmodelle seitens der Bundesregierung in Betracht gezogen werden, soll im Rahmen der Anfrage geklärt werden. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5820](#)

Hierzu wurde am 13.10.2015 eine Nachfrage eingereicht (18/6272), da wesentliche Fragen nicht beantwortet, insbesondere kritische Fragen zur angeblich besseren Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten. Zudem werden seit diesem Jahr ÖPP-Projekte gar nicht mehr auf die sog. Länderquote angerechnet – ein fataler Fehlanreiz, mit dem die Länder »eingekauft« werden. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/6469](#)

KA: **Kosten und Folgen der Ortsumgehung Ritterhude**
13.03.2015 – Drs. Nr. 18/4276
Die Ortsumfahrung Ritterhude ist in der Übersicht der Länderanmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 als zu untersuchendes Vorhaben festgeschrieben. Die Überprüfung des Projekts im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2003 ergab, dass mit der Umfahrung die Umwelt schwer belastet wird, ohne verkehrlichen Nutzen zu entfalten. Inwiefern die Neubewertung zu anderen Ergebnissen kommt, soll Anhand der Anfrage geklärt werden. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/4436](#)

KA: **Unklarheiten bezüglich des Bauabschnitts 2.2 der A281**
12.01.2015 – Drs. Nr. 18/3706
Die Bundesautobahn 281 in Bremen als nordwestliche Eckverbindung zwischen der A 1 und der A 27 befindet sich seit mehr als drei Jahrzehnten in der Planung. Lediglich einzelne Bauabschnitte wurden bisher realisiert. Trotz planungsrechtlicher Unklarheiten und strenger Vorgaben der »Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015« wird der Bauabschnitt 2.2 als »Laufendes Vorhaben« klassifiziert und demnach keiner erneuten gründlichen Überprüfung unterzogen. Dieses Vorgehen ist auch

angesichts sinnvoller Alternativen mehr als fragwürdig. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3822](#)

KA: Östliche Verlängerung der Bundesstraße 6n von der Bundesautobahn 9

29.07.2014 – Drs. Nr. 18/2206

Da die geplante Verlängerung der B6n ab der Bundesautobahn 9 in Richtung Osten unter Aspekten der Wirtschaftlichkeit und des Natur- und Hochwasserschutzes kritisch gesehen, fragt DIE LINKE nach der Sinnhaftigkeit, den Kosten und den Planungsvarianten des Bauvorhabens. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/2312](#)

Luftverkehr

KA: Fragen zur Lizenzvergabe für Drittabfertiger in Deutschland

16.03.2016 – Drs. Nr. 18/7863

Der Entwurf eines 15. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes sieht eine weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste am Flughafen Düsseldorf vor, indem die Zahl der zuzulassender Drittabfertiger in der Anlage 5 zur Bodenverkehrsdienst-Verordnung (BADV) auf 3 erhöht werden soll. Eine dritte Lizenz ist jedoch bereits vergeben worden, was Fragen hinsichtlich der Verbindlichkeit der BADV und der behördlichen Praxis im Zusammenhang mit der Vergabe von Lizenzen für Drittanbieter aufwirft. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/8007](#)

KA: Notwendigkeit des Ausbaus einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München für die Exportwirtschaft

16.03.2016 – Drs. Nr. 18/7860

Das Ringen um den Ausbau einer dritten Startbahn am Flughafen München geht in seine Entscheidungsphase. In den seit Jahren laufenden Auseinandersetzungen hebt die Flughafengesellschaft Flughafen München GmbH (FMG) mit dem Bund als zweitgrößtem Anteilseigner zuletzt verstärkt dessen Bedeutung für die deutsche und bayerische Exportwirtschaft hervor. Wir wollen dazu genaue Daten, fragen nach Transportalternativen und bestehenden Flughafenkapazitäten im Großraum und Kosten für die Pro-Startbahn-PR. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/8027](#)

KA: Fragen zum 15. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

23.12.2015 – Drs. Nr. 18/7141

Der Entwurf des 15. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes enthält Änderungen hinsichtlich fünf verschiedener luftverkehrsrechtlicher Materien. Unter anderem wird (auf Druck der EU) die Umweltverträglichkeitsprüfung im Luftverkehrsbereich neu geordnet und die Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste am Flughafen Düsseldorf verschärft. Da die beiden Aspekte auch im europäischen Kontext von hoher politischer Relevanz sind, ist hier besonderer Nachfragebedarf gegeben. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/7260](#)

EA: Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 24. Juni 2010 zur Änderung des ... Luftverkehrsabkommens USA – EU

30.09.2015 – [Drs. Nr. 18/6194](#)

Das Luftverkehrsabkommen mit den USA nimmt die Logik von TTIP, TISA und CETA vorweg: Politischer Gestaltungsspielraum wird u.a. durch Schiedsgerichte zu Lasten der Bevölkerung und Umwelt auf die Bedienung der Bedürfnisse der Industrie eingeengt. Diese völkerrechtlich kodifizierte Form vorausseilender politischer Selbstzensur muss unbedingt verhindert werden.

KA: Potenzial der Verlagerung von Flügen auf die Bahn am Flughafen München

05.08.2015 – Drs. Nr. 18/5677

Es besteht ein erhebliches Potenzial zur Verlagerung von Flügen auf die Bahn. Eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE in der letzten Wahlperiode ergab, dass am Flughafen Frankfurt/Main mehr als 16 Prozent aller Ziele in bis zu 4, und fast 30 Prozent in bis zu 6 Stunden mit der Bahn zu erreichen sind. Im Rahmen der aktuellen Debatte um den Bau einer dritten Startbahn am Standort München soll das Verlagerungspotenzial für diesen Standort ermittelt werden. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5879](#)

KA: Weitere Reduzierung des Fluglärms im Saarland

05.01.2015 – Drs. Nr. 18/3621

Militärischer Fluglärm belastet das Saarland sowie die westliche Region von Rheinland-Pfalz. Die Landesregierung des Saarlands betont, es sei ihr »ein besonderes Anliegen«, die Fluglärmbelastungen so gering wie möglich zu halten. Die Verantwortung trage aber die Bundesregierung bzw. die US-Luftwaffe. Noch immer fühlen sich Bewohnerinnen und Bewohner aber gestört. DIE LINKE fragt die Bundesregierung daher nach weiteren Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/3680](#)

Schifffahrt

KA: Zivile Handelsschiffe und die Seenotrettung

06.05.2015 – Drs. Nr. 18/4780

Zivile Handelsschiffe leisten einen wichtigen Beitrag zur Seenotrettung im Mittelmeer. Die Fraktion DIE LINKE lehnt es aber ab, dass die EU-Staaten diese humanitäre Verpflichtung an Private übertragen, zumal zu befürchten ist, dass bei diesen wirtschaftliche Überlegungen tendenziell im Widerspruch zu Rettungsoperationen stehen. [Antwort auf Drucksache Nr. 18/5024](#)

Das Verkehrspolitische Zirkular

Seit Anfang 2010 veröffentlicht die Bundestagsfraktion DIE LINKE das »Verkehrspolitische Zirkular«. Es dokumentiert die verkehrspolitische Arbeit der LINKEN im Bundestag, ist aber auch offen für Beiträge zu einer linken Verkehrspolitik aus weiteren Kreisen in und außerhalb der Partei DIE LINKE.

Unter <http://gleft.de/QL> können alle bisherigen Ausgaben als Download heruntergeladen werden. Dort können Sie sich auch für den Versand zukünftiger Ausgaben per Post oder Email eintragen.

Alternativ können Sie auch über 030-227-737770 oder sabine.leidig.mao7@bundestag.de Kontakt mit uns aufnehmen.

Die Themen der bisherigen Ausgaben:



Heft 8 erschien im Winter 2014/15:

20 Jahre Bahnreform/KOPF-machen Konferenz/Nachtzüge- und Autozüge/Stuttgart 21/Bahnstrecke Frankfurt – Fulda/Westerwald-Taunus-Tunnel/Bahnlärm/Fahrscheinloser Öffentlicher Verkehr // Infrastruktur-Finanzierung/Bundesverkehrswegeplan/Reformkommission Großprojekte/Maut/Selbstfahrende Autos/Uber/Autolobby/WSV/Flugverkehr/Degrowth-Konferenz

Heft 7 erschien im August 2012: Schwerpunkt Flugverkehr

Unsere Forderungen zum Flugverkehr/München: 3. Startbahn/Verlagerungspotential des Flugverkehrs auf die Schiene – für Frankfurt/M. und Bremen/Es gibt keine Jobmaschine Flugverkehr/Nur-Frachtflüge/Personelle Verflechtung bei Fraport/Die Subventionen im weltweiten Flugverkehr – allgemein und konkretisiert für den Flughafen Leipzig-Halle/Das A380-Debakel/Gutachten und Anträge zu den Folgen von Nachtflügen/Andere gesundheitliche Schäden durch Flugverkehr/Das Desaster beim Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)/Der BER wird immer ein Zuschussbetrieb sein/Bastelbogen »Der Flieger zum Nachtflugverbot«



Verflechtung bei Fraport/Die Subventionen im weltweiten Flugverkehr – allgemein und konkretisiert für den Flughafen Leipzig-Halle/Das A380-Debakel/Gutachten und Anträge zu den Folgen von Nachtflügen/Andere gesundheitliche Schäden durch Flugverkehr/Das Desaster beim Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)/Der BER wird immer ein Zuschussbetrieb sein/Bastelbogen »Der Flieger zum Nachtflugverbot«



Heft 6 erschien im April 2012:

Verkehrswachstum/EU-Verkehrspolitik + EU-Weißbuch/Investitionsrahmenplan setzt falsche Prioritäten/Fernbusliberalisierung stoppen, Schienenausbau vorantreiben/Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten/Fußverkehr/Fluglärm/Emissionshandel + Luftverkehrssteuer/Bahnpreiserhöhung/DB-Trassenpreise/Stuttgart 21/Inselbahnhof Lindau/Ortsumfahrungen/Straßenbaulobby/Elektroautos/WSV/Sportboote

Heft 5 erschien im Dezember 2011: Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn

Texte und Debattenbeiträge von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn: Eisenbahngeschichte und -struktur/Bahnreform/Ära Mehdorn und gescheiterter Bahn-Börsengang/Antrag zur Bahnstruktur mit Anmerkungen/Gemeinwohlbilanz für die DB AG/Organisation der DB als Genossenschaft?/Öffentlicher Verkehr/SBB in der Schweiz/Vergleich von SBB, ÖBB und DB/Europäisierung öffentlicher Bahnen/Anforderungen von Umweltverträglichkeit und Klimagerechtigkeit an die Bahn

Texte und Debattenbeiträge von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn: Eisenbahngeschichte und -struktur/Bahnreform/Ära Mehdorn und gescheiterter Bahn-Börsengang/Antrag zur Bahnstruktur mit Anmerkungen/Gemeinwohlbilanz für die DB AG/Organisation der DB als Genossenschaft?/Öffentlicher Verkehr/SBB in der Schweiz/Vergleich von SBB, ÖBB und DB/Europäisierung öffentlicher Bahnen/Anforderungen von Umweltverträglichkeit und Klimagerechtigkeit an die Bahn



Heft 4 erschien im Mai 2011:

Stand der Bewegung und zu Kritik an S21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm/EU-Weißbuch und TEN-Projekte/Vorschlag neue Struktur der DB/Schienenlärm und Rheintalbahn/Eisenbahnglück in Hordorf/Unpünktlichkeit der Bahn, Beispiel Erfurt/SPNV-Wettbewerb/Bedarfsplan Schiene/Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland/Atomstrom-Bahn/Auswirkungen von Autobahnen auf Wohnstrukturen/ÖPNV im ländlichen Raum/Finanzierung Straßeninfrastruktur/Wasser- und Schifffahrtsverwaltung/Maritime Konferenz

Heft 3 erschien im Juli 2010:

aus aktuellem Anlass früher als geplant: In Juli 2010 waren in mindestens 48 ICE-Zügen die Klimaanlage ausgefallen. Die Hintergründe für dieses Bahn-Desaster werden hier ausführlich ausgeleuchtet

Heft 2 erschien im Juni 2010:

Bahn-Aufsichtsrat/Sackgasse Elektro-Pkw/PPP-Projekte/Privatisierung im Straßenbau/Konferenz Auto.Mobil. Krise/Nachtflugverkehr/Hafen-Konferenz

Heft 1 erschien im März 2010:

Pkw-Maut/Bahnpreise/Stuttgart 21/Bahnprivatisierung/Busfernverkehr/Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Frankfurt/M/Fehmarnbeltquerung

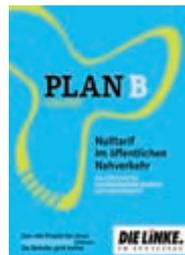
weitere verkehrspolitische Publikationen der Linksfraktion

Eine Liste der Publikationen mit Download finden Sie unter www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet, bestellen können Sie (so lange der Vorrat reicht) unter sabine.leidig.mao7@bundestag.de bzw. unter 030-227-73770.

Hier eine Auswahl:

Mobilität für alle – Forderungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr

Diese Broschüre (A5, 30 Seiten, 2. Auflage) fasst den Stand der Diskussion in der LINKEN zusammen und formuliert Forderungen, was für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und damit für die Lebensqualität aller getan werden muss: Angebotsverbesserungen/Verkehr im ländlichen Raum/Nulltarif?/Deutschlandtarif/Deutschlandtakt/Ausreichende Finanzierung/Sozialticket



Nulltarif im öffentlichen Verkehr

Eine offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität (Broschüre, 56 Seiten). Diese Broschüre (A5, 56 Seiten) zeigt, dass ein grundlegender Wandel in der Verkehrspolitik nötig und möglich ist: Bis 2025 könnte sozialökologische Mobilität für alle ermöglicht werden - zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV. Gleichzeitig könnte damit ein erhebliches Plus an Lebensqualität erreicht werden. Im Zentrum einer solchen Offensive könnte der Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr stehen.

Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltmediation bei großen Infrastrukturprojekten

Ansatzpunkte für eine verbesserte Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in der Bundesrepublik Deutschland. Mai 2011. AutorInnen: Felicia Petersen und Michael Zschiesche (UfU, Unabhängiges Institut für Umweltfragen e.V.).



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.

Klima und Verkehr (vierseitiger Folder)

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.



Sozialticket kommt in Fahrt

Informationen über Initiativen und bestehende Sozialtickets (Broschüre, 54 Seiten)

Anzeige:



Mitten durch Marburg führt eine Stadtautobahn, die B3a. Sie zerschneidet die Stadt. Sie beeinträchtigt Gesundheit und Lebensqualität von Tausenden Menschen. Sie fordert und überfordert die Politik. Bereits vor 20 Jahren scheiterte eine Initiative für ein Tempolimit 60 km/h auf der B3a. Erst jüngst, im November 2015, lehnte das Tarek Al-Wazir (Grüne) geleitete Hessische Verkehrsministerium eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 Stundenkilometer ab.

Die Stadtautobahn ist nur ein Aspekt im Rahmen einer umfassenderen Diskussion, in deren Mittelpunkt die Frage steht: Wem gehört die Stadt? Ist es eine Stadt dominiert vom Autoverkehr – mit all den zerstörerischen Begleiterscheinungen wie Lärm, Abgasen, Gesundheitsgefährdungen aller Art? Oder gelingt die Verwirklichung der Stadt für die Menschen, in der der Autoverkehr massiv reduziert ist, das Fahrrad, das zu Fuß Gehen und das Flanieren vorherrschen? Und in der auch eine Tram wieder fährt?

Das Büchlein »Stadt, Lahn, Autowahn. Marburg und die B3a. Verfehlte Verkehrspolitik und Alternativen« herausgegeben von Maximiliane Jäger-Gogoll, Sabine Leidig, Winfried Wolf und Jan Schalauske hat 74 Seiten und ist für 3,80 Euro im Buchhandel erhältlich.

Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag, Mitglieder im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur



Annette Groth

Mitglied des Deutschen Bundestages

Themen Fahrrad- u. Fußverkehr, Klimaschutz

Büro Berlin, UdL 3026
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 72 07
Fax. 030/22 77 62 07
annette.groth@
bundestag.de

Mitarbeiter

Uwe Hirsch,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 72 08
annette.groth.mao2@
bundestag.de



Sabine Leidig

Mitglied des Deutschen Bundestages, Verkehrspolitische Sprecherin

Themen Bahn übergreifend, Fernverkehr, Güterverkehr, ÖPNV, BVWP, BFG, Straßenbau

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

Mitarbeiterinnen Mitarbeiter

Dominik Fette,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.mao2@
bundestag.de

Dr. Bernhard Knierim,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.mao3@
bundestag.de

Karl-Heinz Ludewig,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.mao7@
bundestag.de

Projekt-Mitarbeiter
Dr. Winfried Wolf

Projekt-Mitarbeiterin
Karin Masche
Tel. 0163/55 351 51
sabine.leidig.mao6@
bundestag.de



Herbert Behrens

Mitglied des Deutschen Bundestages, Obmann

Themen BVWP, Schifffahrt, BFG, inkl. Häfen, Luftverkehr, Auto

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

Mitarbeiter

Martin Wegner,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.
mao2@ bundestag.de

Freek Blauwhof,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.
mao7@bundestag.de

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



Thomas Lutze

Mitglied des Deutschen Bundestages

Themen Nahverkehr, PBefG, Taxen, Fahrgastrechte,

Büro Berlin, JKH 2852
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

**Lebenswelt bewahren.
Politik verändern!**

PLAN B
Das rote Projekt
für einen
sozialökologischen
Umbau



www.plan-b-mitmachen.de