

Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular
Ausgabe 1, Frühjahr 2010

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



Eigentlich wurde das abgebildete Plakat aus dem Jahr 1966 in einer deutlich anderen Fassung berühmt: Anstelle einer Zuggarnitur der Deutschen Bundesbahn waren die Köpfe von Karl Marx, Friedrich Engels und W.I. Lenin abgebildet. Als Herausgeber des Plakats fungierte der Sozialistische Deutsche Studentenbund (SDS). Die Persiflage erschien damals in dem Sinn originell, als hier gewissermaßen ein wetterfester Männerbund, die Gründerväter des wissenschaftlichen

Sozialismus, präsentiert wurde. Dass die Bundesbahn selbst nicht wetterfest sei, wurde kaum in Frage gestellt. Damals, vor viereinhalb Jahrzehnten. Heute besteht die Persiflage darin, dass das Original präsentiert wird. Kommentar überflüssig. Angesichts des Bahn-Chaos und der vielfältigen Verweise der Bahn-Oberen auf „jahreszeitlich bedingte Störungen“ erinnern sich Menschen in den neuen Bundesländern an den alten Spott- Wortwechsel aus DDR-Zeiten: „Was sind die vier Feinde der Deutschen Reichsbahn?“ Antwort: „Frühling, Sommer, Herbst und Winter“.

Inhaltsverzeichnis

"Idiotische Hochgeschwindigkeitstraßen bringen nicht mehr Verkehr auf die Schiene"	4	Das Bahnhofprojekt Stuttgart S21 Baubeginn rückt näher – Widerstand wird stärker	22
Bundestag – Plenardebatte zum Haushalt 2010/ Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Einzelplan 12) Rede von Sabine Leidig, 22. Januar 2010		von Winfried Wolf	
"Wir müssen anders und besser verkehren!"	5	Für Stuttgart 21 gibt es viele Gründe – Welche sind die ausschlaggebenden?	23
Bundestagsplenardebatte zur Regierungserklärung, Auszug aus der Rede von Sabine Leidig, 11. November 2009		von Karl-Dieter Bodack	
PKW-Maut – Lukrative Rendite für private Investoren	11	Zukunft der Bahn – Bürgerbahn statt Börsenbahn	27
Debattenbeitrag im Neuen Deutschland, 11. Dezember 2009 von Sabine Leidig		Antrag Deutscher Bundestag 17. Wahlperiode	
Kontroverse zum Wettbewerb im Schienenverkehr	13	Bahnprivatisierung ohne Netz Sieben Argumente gegen das aktuelle Bahnprivatisierungsmodell	31
ein Briefwechsel, 19. November 2009		von Winfried Wolf	
Plädoyer für eine Neuordnung und für eine Dezentralisierung der Verantwortung für die Verkehrs-Infrastruktur	16	Busfernverkehr als Geheimwaffe gegen die Schiene	36
von Gerrit Schrammen		von Winfried Wolf	
Bahnpreise – Entwicklung und Erhöhung. Katastrophaler Start der Bahn ins Jahr 2010	19	Im High-Tech-Rausch stecken geblieben. Zu den Schienenverbindungen POS-Nord/ KBS 670	40
Pressemitteilung von Sabine Leidig		von Thomas Lutze	
"Bahnpreise senken"	20	Aktuelle Krise und der Einbruch im Güterverkehrssektor	42
Interview von Sabine Leidig mit "Junge Welt"		von Tanja Girod	
		Milliardengrab – Fehmarnbeltquerung Hintergründe eines fragwürdigen Großprojektes	43
		von Malte Riechey	
		Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	47

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

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

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

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

Alle reden vom Wetter...



... wenn wir verzweifelten Reisenden an den Bahnhöfen der Republik auf "ebenfalls verspätete" Ersatz-ICEs warten. Wenn Weichenstörung, Oberleitungsschaden oder "wetterbedingte Verzögerung" die Zugfahrt immer wieder zum Abenteuer mit ungewissem Ausgang machen. Wenn wir im ausgedünnten S-Bahn-Verkehr in der Hauptstadt auf der Strecke bleiben. Oder wenn im flachen Norden Deutschlands der Schienenverkehr tageweise gänzlich zum Erliegen kommt ...

Ich frage mich, wie machen das die Schweizer, mit all den Bergen und dem Schnee in Massen? Dort bleibt das Chaos aus, obwohl die Leute dreimal so viel Bahn fahren wie wir!

Es ist nicht der meteorologische Winter, der das Recht auf Mobilität vermasselt, sondern die politische Frostperiode des Neoliberalismus. Der Privatisierungswahn macht öffentliche Güter kaputt und zerstört Demokratie: weder die BürgerInnen, noch die Parlamente, ja nicht einmal die Bundesregierung bestimmen derzeit die Entwicklung der Bahn.

Es wird Zeit, dieses Desaster, als das zu diskutieren, was es ist: Ergebnis der politischen Entscheidung, die Bahn auf Börsenkurs zu bringen - nicht am Allgemeinwohl zu orientiert, sondern als kapitalistischer Konzern aufgestellt, im Interesse potentieller Investoren. Da werden Steuergelder umgeleitet, damit der "global player" Deutsche Bahn AG Marktanteile in anderen Ländern erobern kann. Doch für den nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur fehlen die Mittel.

Aber es gibt Licht am Horizont: Nachdem das Bündnis Bahn für Alle jahrelang gewirkt hat, kritisieren inzwischen auch die Träger öffentlicher Verkehre die betriebswirtschaftliche Ausrichtung der Bahn.

Wir bereiten eine Frühjahrsoffensive vor und wollen Kräfte dafür bündeln. Unser Ziel: Die Rückeroberung demokratischer Gestaltungsmacht über die Bahn.

Sabine Leidig, Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag



Linke Verkehrspolitik – gibt es die? Ja, eindeutig. In jeder Kommune diskutieren Bürgerinnen und Bürger heftig über die Tempo-30-Zone, Fahrrad- und Fußwege, über die Gefahren für Kinder auf dem Schulweg, über den Zustand des Bahnhofs und die Anschlüsse an das Verkehrsnetz.

In der Bundestagsfraktion wollen wir diese Diskussionen aufgreifen, neue Diskussionen initiieren und vorantreiben. Wir werden in diesem Zirkular darüber berichten. Aus meinem Verantwortungsbereich werden das Themen aus dem Fahrradverkehr, der Schifffahrt und dem Luftverkehr sein. Ich freue mich auf einen regen Meinungsaustausch.

Herbert Behrens

"Idiotische Hochgeschwindigkeitstraßen bringen nicht mehr Verkehr auf die Schiene"

Im ersten halben Jahr der neuen Bundesregierung spielte die grundsätzliche Ausrichtung der Verkehrspolitik eine wichtige Rolle. Das wurde u.a. mit den verkehrspolitischen Passagen im Koalitionsvertrag, mit der Debatte um die PKW-Maut und in der Haushaltsdebatte dokumentiert.

Bundestag – Plenardebatte zum Haushalt 2010/ Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Einzelplan 12), Rede von Sabine Leidig – 22. Januar 2010

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen!

Roland Claus hat es schon deutlich gemacht: Die Linke kann diesem Bundshaushalt nicht zustimmen, weil er unverantwortlich ist. Im Bereich Verkehr lässt sich das sehr deutlich erkennen: Wir werden wie bisher mehr Milliarden in die Straße investieren als in die Schiene. Dabei wissen wir, dass es der Auto- und Lkw-Verkehr ist, der Klima und Umwelt immer weiter belastet. Wir brauchen kein fantasieloses und betonköpfiges Weiter-so, sondern echte Weichenstellungen für Klimaschutz und eine bessere Bahn für alle.
(Beifall bei der LINKEN)

Herr Minister Ramsauer, ich bin noch neu im Bundestag und könnte es deshalb gut verstehen, wenn Sie es in der Kürze der Zeit nicht geschafft hätten, in alle Themen einzusteigen; denn auch Sie sind ja als Verkehrsminister neu im Amt. Aber zum Glück gibt es Bürgerinitiativen und Verbände, die sich mit Verkehrsfragen beschäftigen und eine Menge Ideen und konkrete Vorschläge vortragen. Der Bund für Umwelt und Naturschutz gehört dazu, Gewerkschaften, der Verkehrsclub Deutschland und die Expertengruppe "Bürgerbahn statt Börsenwahn".

(Volker Kauder (CDU/CSU): Das heißt Börsenbahn, nicht Börsenwahn!)

Von denen habe ich eine ganze Menge gelernt. Natürlich vertreten diese Gruppen bestimmte Ziele und Interessen wie auch die Autolobby, die Logistikunternehmen oder Fluggesellschaften. Da muss man sich entscheiden.(Beifall bei der LINKEN)

Aber auf jeden Fall könnten Sie ohne Probleme auf das Werk der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr zurückgreifen, die nicht für Parteipolitik oder Klientelpolitik steht; vielmehr handelt es sich um einen Zusammenschluss der Verkehrsgesellschaften von Städten, Regionen und Bundesländern. Sie beschreibt sehr konkret, wie man viel mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen kann:

Sie empfiehlt einen deutschlandweiten Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild, mit dem das gesamte Zugan-

gebot so verknüpft wird, dass häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Damit sparen die Fahrgäste mehr Zeit und die Steuerzahler mehr Geld als durch den Bau von idiotischen Hochgeschwindigkeitstrassen.
(Beifall bei der LINKEN)

Die Arbeitsgemeinschaft hat auch konkrete Vorschläge für mehr Nutzerfreundlichkeit, Qualität und Barrierefreiheit vorgelegt, auf die ich wegen Zeitmangels jetzt nicht eingehen kann.

Sie fordert klare Entwicklungsziele und politische Vorgaben für die Schieneninfrastruktur, eine langfristige Strategie zum Ausbau des Netzes und ausreichende Finanzierung. Diese ist bislang nicht gegeben. Für Instandhaltung, Erneuerung und Ausbau müssen die Mittel um 2 Milliarden Euro auf 7 Milliarden Euro jährlich aufgestockt werden. Ich erlaube mir hier die Bemerkung, dass das locker bezahlt werden könnte, wenn der Bund keine neuen oder breiteren Autobahnen und Bundesstraßen mehr bauen würde.
(Beifall bei der LINKEN)

Zur Finanzierung der neuen Bahn müssen die Regionalisierungsmittel schrittweise erhöht werden. Bei 5 Prozent mehr Fahrgästen jährlich werden im Jahr 2020 rund 3 Milliarden Euro mehr benötigt, was nun wirklich keine gigantische Summe ist. Wenn diese Mittel allerdings so unverändert bleiben, wie es im Haushaltsplan vorgesehen ist, dann kann nicht einmal die Preissteigerung ausgeglichen werden, und wahrscheinlich wird der ÖPNV schrumpfen.

Ziemlich deutlich fordern die öffentlichen Verkehrsgesellschaften, dass der DB-Konzern entmachtet wird. Ich meine, dass der Bundestag sich diesen Schuh schleunigst anziehen sollte. Es ist doch nicht akzeptabel, dass Herr Grube und der Aufsichtsrat in einer Hauruckentscheidung vor Weihnachten die hochumstrittene Bahnhofsversenkung Stuttgart 21 beschließen, damit per Umbuchung für das Jahr 2009 noch ein ansehnlicher Gewinn des Konzerns ausgewiesen werden kann. Jetzt werden Projekte auf eine imaginäre Streichliste gesetzt, die unverzichtbar sind, unter anderem der Ausbau der Rheintalstrecke.

(Jörg van Essen (FDP): Wäre es nach den Grünen gegangen, hätte es den Stuttgarter Hauptbahnhof gar nicht gegeben! Dagegen wären Sie doch auch gewesen!)

Da kann ich nur sagen: Super, dass die Stuttgarterinnen und Stuttgarter jeden Montag zu Tausenden protestieren, demonstrieren, blockieren und so hoffentlich dieses Milliardengrab zuschütten!

(Beifall bei der LINKEN - Volker Kauder (CDU/CSU): So ein Unsinn!)

Schließlich wird von den regionalen Verkehrsgesellschaften kaum verhohlen die Abkehr vom Börsenkurs der Bahn gefordert - ich zitiere -:

"Bei der Infrastruktur beschränkt sich die Rolle des Bundes derzeit auf die des Zahlmeisters. Der Fernverkehr ist vollständig der unternehmerischen Steuerung überlassen. Die Orientierung an betriebswirtschaftlichen Kriterien hat dazu geführt, dass zwischen 1995 und 2007 die Fahrgastzahlen im Fernverkehr um 20 Prozent gesunken sind."

Ja, trotz S-Bahn-Chaos, trotz ICE-Flottenpanne, trotz brüchiger Radachsen und alledem ist der Kurs der Deutschen Bahn unverändert. Das Schlimme ist, dass daran anscheinend auch nichts geändert werden soll. Nach wie vor ist im Haushalt unter den Einnahmeposten "Privatisierungserlöse" bzw. "Verkauf von Bundesbeteiligungen" neben der Telekom unter anderem

auch die Bahn aufgelistet. Vielleicht ist das ein Versehen oder ein Überbleibsel aus der letzten Legislaturperiode. Wenn nicht, dann ist es höchste Eisenbahn, dass sich Bürgerinnen und Bürger und das Parlament die demokratische Kontrolle und Gestaltungsmacht über unsere Bahn endlich wieder zurückerobern und dieser Privatisierungsquatsch aufgegeben wird!
(Beifall bei der LINKEN)

Ein letzter Satz: Lucas Zeise beschreibt in der Financial Times Deutschland, wie die Wirtschaftskrise in eine Depression mündet. Auch deshalb sollten wir auf ein langfristiges Schienenausbauprogramm setzen, am besten europaweit und nicht im Wettbewerb, sondern in Kooperation. Dann hätten die Beschäftigten in der Automobilindustrie eine sinnvolle Perspektive, und wir könnten optimistisch umbauen statt abzuwracken.

Danke.

"Wir müssen anders und besser verkehren!"

Bundestagsplenardebatte zur Regierungserklärung, Auszug aus der Rede von Sabine Leidig, 11. November 2009

Notwendig und übrigens auch volkswirtschaftlich sinnvoll (...) wäre ein langfristiges, umfangreiches öffentliches Programm zum Ausbau und zur Weiterentwicklung des öffentlichen Schienenverkehrs für Menschen und für Güter.

Damit könnten wir mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen.

Erstens. Das wäre ein wesentlicher Beitrag zur CO₂-Reduktion. Denn der Verkehrsbereich ist der einzige Wirtschaftsbereich, in dem die CO₂-Emissionen steigen. (...)

Zweitens. Wir könnten wirklich gute Beschäftigungsperspektiven für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Automobil- und Flugzeugindustrie schaffen. In diesen Industrien gibt es weltweit Überkapazitäten. Sie glauben ja selbst nicht, dass man alle Arbeitsplätze in der Automobilindustrie erhalten kann. (...)

Drittens brauchen wir ein europäisches Konzept. Wir brauchen bei den Verkehrskonzepten Kooperation. Wir brauchen weder auf der Schiene noch sonst irgendwo Wettbewerb, sondern wir brauchen gemeinsame Lösungen für sinnvolle Transporte weltweit.
(Beifall bei der LINKEN)

Der Verkehrsbereich ist ein Bereich, in dem es um die Lebensqualität der Menschen geht. Die Art und Weise, wie man von Ort zu Ort kommen kann, ist entscheidend dafür, wie sich die Menschen bewegen. Wir brauchen einen besseren öffentlichen Nahverkehr. Wir brauchen Bahnhöfe, an denen man sich aufhalten kann,
(Beifall bei der LINKEN)

in denen man sich nicht beängstigt fühlen muss, in denen man auch einmal Zuflucht findet. Wir brauchen vor allen Dingen weniger Autos und weniger LKWs in den Städten und Gemeinden. Das würde die Lebensqualität unheimlich vieler Menschen enorm verbessern.
(Beifall bei der LINKEN)

Schließlich ist auch der Verkehrsbereich ein Bereich, in dem es um Demokratie geht. Es geht darum, den Druck, die Macht der Automobil- und Öllobby zurückzudrängen und die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt zu stellen. Wir müssen da mehr Demokratie wagen. Es gibt übrigens kaum ein politisches Projekt, bei dem die Mehrheit der Bevölkerung so klar positioniert ist wie bei der Privatisierung der Bahn.
(Beifall bei der LINKEN)

78 Prozent - mehr als eine Dreiviertelmehrheit - lehnen eine Privatisierung der Bahn ab und wünschen sich eine gute Bahn in öffentlicher Hand. Wenn man die Meinung der Leute ernst nimmt, schaffen wir vielleicht, was sich die Frau Bundeskanzlerin gewünscht hat: dass die Bürgerinnen und Bürger den Staat besser finden.

Es geht auch darum, den Schienenbereich weiterzuentwickeln und ihn besser zu gestalten. Dafür brauchen wir aber keinen grünen Tisch und keine Gespräche mit Lobbyistenvereinigungen. Wir müssen nur zuhören, was die Leute wollen. Die Bürgerinnen und Bürger, die die Verkehrsmittel benutzen, wissen genau, wie die Verkehrsmittel sein müssen, damit sie ihren Bedürfnissen entsprechen. Auch die bei den Verkehrsbetrieben Beschäftigten wissen ganz genau, was man verbessern kann. Das ist der Ansatzpunkt für eine demokratische und menschengerechte Entwicklung des Verkehrssektors.

Vielen Dank.
(Beifall bei der LINKEN)

Alter Wein in alten Schläuchen

Zum 20. Jahrestag des Mauerfalls verspricht der Koalitionsvertrag einen "Aufbau Straßen West" - Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer - "ein Mann der Straße"

Eine Bewertung der absehbaren Verkehrspolitik der Bundesregierung – Der Koalitionsvertrag der CDU/CSU-FDP-Koalition von Sabine Leidig und Winfried Wolf

Verkehrspolitik spielte auf der Klimakonferenz in Kopenhagen kaum eine Rolle; auch das ist ein Grund, wes wegen von einem "Floppenhagen" gesprochen werden kann. Grundsätzlich gilt aber auch: Wichtige Bereiche der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen wie der Schiffs- und Flugverkehr werden in der bisherigen Klimaschutzpolitik praktisch nicht berücksichtigt. Der Straßenverkehr taucht dort in der Regel nur in der Form auf, wie man diesen immanent optimieren kann. So etwas nennt man heute "green washing".

Der Straßenverkehr und dessen – auf EU-Ebene – kaum gemindertes Wachstum wird als eine Art Naturgesetz hingenommen – quasi als Verwirklichung eines Menschenrechts auf Mobilität. Wobei dies bereits mit Blick auf die weltweite Auto-Mobilität grotesk ist: Rund 80 Prozent der weltweiten Pkw-Flotte konzentriert sich auf die Regionen Nordamerika, Japan/Australien und Europa, in denen nur rund ein Fünftel der Menschheit lebt. Würde man die in diesen Ländern mit hoher Pkw-Dichte praktizierte Automobilität verallgemeinern, wäre der Klimakollaps eine Angelegenheit von wenigen Jahren.

Das hohe Lied auf umweltschädliche Verkehrsformen – Die völlige Abwesenheit der umweltfreundlichsten Verkehrsarten

Die Bundeskanzlerin spricht mit Blick auf Kopenhagen zwar viel von einer "weltweiten Verantwortung". Der verkehrspolitische Teil des Koalitionsvertrags widerspricht allerdings diesem Postulat. In diesem wird kaum verhüllt die Ausweitung des Straßen- und Flugverkehrs propagiert. Überhaupt wirken die acht Seiten im Koalitionsvertrag zum Thema Verkehrspolitik wie ein Bauchladenprogramm zur Ausweitung aller möglichen, die Umwelt, Menschen und das Klima schädigenden Verkehrsarten. Es soll z.B. eine "maßvolle Erhöhung der Lkw-Größen und -gewichte" geben – was ja nichts anderes bedeutet, als dass man sich trotz verbaler Distanzierung vom Gigaliner dennoch in Richtung eines 60-Tonnen-Lkw bewegen will. Auch ist die Rede von der "notwendigen Fahrrinnenanpassung" bei den Häfen – was bedeutet, dass u. a. die Elbe-Flussgeschwindigkeit erhöht wird, dass damit die Dämme und Deiche u. a. in Niedersachsen gefährdet und spätere Überflutungen begünstigt werden.

Im Koalitionsvertrag dann auch die Rede von "urbaner Mobilität". Doch damit sind immer motorisierte Verkehrsformen gemeint. Den Mensch ohne motorische Mobilitätskonstruktion gibt es in der schwarz-gelben Verkehrspolitik gar nicht. Nichtmotorisierter Verkehr – also das zu Fuß gehen und mit dem Rad fahren – tauchen schlicht nicht auf.

Man sollte Herrn Ramsauer bitten, einen Blick in die von seinem Ministerium herausgegebene Schrift "Verkehr in Zahlen" zu werfen. Dort wird auf Seite 220ff der Ausgabe 2008/2009 festgehalten,

- dass 31,6 Prozent aller Wege, die ein Bundesbürger und eine Bundesbürgerin im Jahr zurücklegen – also knapp ein Drittel des "Verkehrsaufkommens" – zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden;
- dass selbst bei den zurückgelegten Kilometern – der "Verkehrsleistung" – immer noch 5,9 Prozent aller von einer Bundesbürgerin bzw. von einem Bundesbürger zurückgelegten Kilometer mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

Doch dazu findet sich kein Wort im Koalitionsvertrag. Im Klartext: Ein knappes Drittel der Wege der Menschen oder sechs Prozent der real existierenden Verkehrsleistungen sind für diese Regierung "Soda-Verkehr", ist real existierende Mobilität, die einfach SO DA ist und um die sich eine schwarz-gelbe Regierungsmann- und frauenschaft nicht zu kümmern braucht, weil sie auch hier die realen Lebensverhältnissen der Menschen ignoriert. Durch die einseitige Ausrichtung der Verkehrspolitik auf den Straßen- und Luftverkehr werden die wirklich urbanen, klima- und umweltfreundlichen Verkehre immer weiter eingeengt, bedrängt und gefährdet.

Nun gilt das Bundesverkehrsministerium mit seinen 1600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seit Jahrzehnten als eine Trutzburg der Straßenbau- und Autolobby. Nicht zufällig agiert der ehemalige langjährige CDU-Verkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) seit 2007 als Präsident des Verbandes der Autoindustrie (VDA). Die auf Wissmann in den letzten zehn Jahren folgenden Verkehrsminister Franz Müntefering, Reinhard Klimmt, Kurt Bodewig, Manfred Stolpe und Wolfgang Tiefensee engagierten sich ebenfalls überwiegend für die Straße und – so mit der Bahnprivatisierung – gegen die Schiene.

Im Fall des neuen Verkehrsministers scheint es in dieser Hinsicht nochmals eine Steigerung zu geben. Die "Frankfurter Allgemeine Zeitung" überschrieb ihr Ramsauer-Porträt schlicht mit: "Der Mann der Straße" (Ausgabe vom 28. Oktober 2009). Im kleiner Gedruckten heißt es dort u. a.: "Am größten ist die Freude in der Autolobby."

20 Jahre deutsche Einheit – mit einem Straßenaufbauprogramm WEST?

Generell wird in den Medien die Entscheidung für Ramsauer als Bundesverkehrsminister so interpretiert, dass die schwarz-gelbe Bundesregierung den Straßenbau massiv vorantreiben werde (bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Schienennetzes). Ergänzend gibt es ein mächtiges Rumoren bei der westlich geprägten Autolobby, wonach man nun – nach einer zwei Jahrzehnte währenden – angeblichen – Bevorzugung des Ostens im Straßenbau – im Westteil von "Deutschland einig Autoland" Nachholbedarf habe. Hier deutet sich ein Bündnis zwischen dem neuen baden-württembergischen Ministerpräsidenten Stefan Mappus und dem Bundesverkehrsminister Ramsauer an – und damit eine Straßenallianz zwischen den reichen südlichen Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg. Mappus erklärte unverhohlen: "Wir brauchen jetzt ein Straßenbauprogramm West." (Süddeutsche Zeitung vom 30.10.2009). In das gleiche Horn stieß Ramsauer in einem ausführlichen Interview, das er gewissermaßen als seinen programmatischen Beitrag zum 20. Jahrestag des Mauerfalls der "Welt am Sonntag" gab (WamS vom 8.11.2009).

Rufen wir ins Gedächtnis

1980 gab es auf dem Gebiet der beiden deutschen Staaten ein Autobahnnetz mit 9225 km; 2007 waren es 12.600 km. Hier erfolgte bereits rein quantitativ eine Steigerung um 37 Prozent. Seit 1990 wurde das Straßennetz ("Straßen des überörtlichen Verkehrs") im vereinten Deutschland von 225.000 km auf 232.000 km ausgebaut. Das ist eine Steigerung um gut drei Prozent. Das erscheint auf den ersten Blick als ein eher bescheidener Ausbau. Tatsächlich müssen die Qualität und die Ausbaustandards berücksichtigt werden: So gab es insbesondere in den neuen Bundesländern vielfach einen Ausbau bestehender Fernstraßen, die sich in einem schlechten Zustand befanden und die eine stark eingeschränkte Kapazität aufwiesen, zu effizienten Bundesstraßen. Oft wurden bestehende Autobahnen um zwei weitere Fahrbahnen verbreitert. Berücksichtigt man diese Ausbaustandards und nimmt man die "Durchlassfähigkeit" des Fernstraßennetzes als Maßstab, dann liegt der tatsächliche Ausbau der Fernstraßenkapazität bei rund 20 Prozent.

Doch wie sieht es im Vergleich dazu bei den Schienenwegen aus? 1990 hatte das vereinte Schienennetz von Bundesbahn und Reichsbahn eine Länge von 41.000 km. Bis zum 1. Januar 1994, dem Beginn der sogenannten Bahnreform (Gründung der Deutschen Bahn AG) blieb die Netzlänge weitgehend konstant. Danach gab es drastische Einschnitte: Bis 2008 wurden fast 8000 Schienenkilometer oder knapp ein Fünftel der Netzlänge abgebaut (2007: 34.000 km). Wenn auch beim Schienennetz die Ausbaustandards berücksichtigt werden – es wurden Tausende Kilometer Neben- und Ausweingleise abgebaut, es wurden Zehntausende Weichen aus dem Netz genommen – dann liegt der reale

Abbau der Schieneninfrastruktur nochmals deutlich höher.¹

Die Bürgerinitiativen im Verkehrsbereich kennen eine Lehre. Sie lautet: Wer Straßen sät, wird Straßenverkehr ernten. Wer Schienen herausreißt, wird ein Verkümmern des Schienenverkehrs ernten. Entsprechend entwickelte sich der modal split, die Verkehrsverteilung. Es sind nicht primär menschliche Bedürfnisse und Wünsche, die den verkehrten Verkehr produzieren. Es sind in erster Linie die Infrastrukturvorgaben, die dafür verantwortlich sind. Gerade die Bundesverkehrswegepläne (BVWP), die es ja in Westdeutschland seit den 1970er Jahre gibt und die als Fünf-Jahrespläne ausgestaltet sind, sind rigide Planwirtschaft pur – mit Beton ausgegossene Pläne zur Förderung derjenigen Verkehrsarten, die die Umwelt und das Klima am stärksten belasten und die Lebensqualität in den Städten und Siedlungen systematisch abbauen. Oder mit Bertolt Brecht:

Die Schwärmerei für die Natur kommt von der Unbewohnbarkeit der Städte.

Koalitionsvertrag pro Straße und gegen die Schiene

"Wie der Herr, so 's Gscherr", sagt man in Süddeutschland. Der schwarz-gelbe Koalitionsvertrag enthält leidenschaftliche Liebeserklärungen an die Adresse der Auto- und Flugzeuglobby. Die logische Ergänzung – eine Abfuhr für den öffentlichen Verkehr im allgemeinen und den Schienenverkehr im besonderen – findet sich dort aus nahe liegenden Gründen nicht explizit; Lippenbekenntnisse pro Schiene machen sich in den Zeiten der Klimadebatte ganz gut. Doch der Koalitionsvertrag ist gespickt mit vergifteten Pillen für den öffentlichen Verkehrssektor respektive für den Schienenverkehr.

Verallgemeinernd lässt sich sagen: Die Verkehrsmarktordnung, die ohnehin seit Jahrzehnten, seit dem westdeutschen Verkehrsminister Seehofer in den 1950er Jahren, den Straßenverkehr – und später den Flugverkehr – strukturell begünstigt, wird nochmals verstärkt in diese unökologische und unsoziale Richtung ausgebaut. Straßen sollen, wie erwähnt, neu gebaut beziehungsweise ausgebaut werden. Das soll verstärkt durch eine Privatisierung des Straßenbaus – u. a. mit der Stärkung der VIFG, der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft, und in Form von

¹ Allein im Zeitraum 1994 bis 2006 wurde die Betriebslänge des Netzes um 15,5 Prozent abgebaut, die Länge der Gleise (einschließlich Nebengleise usw.) bereits um 17,7 Prozent gekappt. 44,4 Prozent aller Weichen und Kreuzungen wurden aus dem Schienennetz herausgenommen und 65,7 Prozent aller Privatgleisanschlüsse ("Industriegleise", Gleisanschlüsse für Firmen etc.) abgebaut. Nach einer Expertise von Prof. Karl-Dieter Bodack, Januar 2008. Die grundlegenden Angaben zur Netzlänge ("Length of lines in use") erfolgten nach der offiziellen EU-Statistik EU Energy and Transport in Figures 2008, Tabelle 3.5.3. Angaben zum Straßennetz nach: Verkehr in Zahlen 2008/2009, S. 101. Die deutsche Verkehrsstatistik führt seit 1990 nicht mehr die Länge der Gemeindestraßen auf, sodass es hier eine gewaltige Lücke gibt. 1990 gab es allein in Westdeutschland ein Netz von 327.000 km Gemeindestraßen. Diese sind im o. g. Straßennetz ("Straßen des überörtlichen Verkehrs") nicht enthalten.

ÖPP-Projekten (öffentlich-privaten-Straßenbauprojekten) erfolgen.²

Das Planungsrecht soll ein weiteres Mal "gestraft" und damit Straßenbau beschleunigt betrieben werden – mit noch weniger Rücksichtnahmen auf Einsprüche, auf umweltpolitische Bedenken. Bei den "externen Kosten des Verkehrs" – die vor allem im Straßen- und Flugverkehr anfallen – sollen zukünftig ausgerechnet die "Unfallkosten unberücksichtigt" bleiben. Und das, obwohl doch diese gerade im Straßenverkehr eine entscheidende Rolle spielen: Die Gefahr, im Straßenverkehr getötet zu werden, ist im Vergleich zum schienengebundenen Verkehr mindestens zehn Mal größer, die Gefahr, im Kfz-Verkehr verletzt zu werden, rund 30-mal größer als im Schienenverkehr.

Der "Schienenbonus" bei Lärmemissionen soll ersatzlos gestrichen werden. Schienenlärm würde entgegen jahrzehntelanger Regel und in Widerspruch zu menschlichen Erfahrungswerten dem Straßenlärm 1:1 gleichgesetzt.³

Die schwarz-gelben Koalitionäre wollen die "Biokraftstoffe" weiter fördern. Im Klartext: Vorangetrieben werden soll der Anbau von Lebensmitteln und deren Verwandlung in Agrosprit für Kfz – anstelle des Anbaus von Lebensmitteln zur Stillung des weltweiten Hungers. Dabei wird bereits bei der Neuerschließung von Flächen (Rodung) meist mehr Treibhausgase freigesetzt als bei der Verbrennung von Öl.

Die Koalition lehnt ein "allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ab". Sie verteidigt damit den grotesken Sonderweg Westdeutschlands bzw. der Bundesrepublik Deutschlands als dem einzigen Land mit einer hohen Pkw-Dichte, das auf größeren Strecken ihres Autobahnnetzes keinerlei Geschwindigkeitsbeschränkung, sondern gewissermaßen eine nach oben offene Raserskala – übrigens auch für Transporter! Schließlich sollen geltende Regelungen für Nachtflugverbote gelockert werden. Es reicht also nicht aus, dass heute bereits sieben Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung – das sind 6,5 Millionen Menschen! – sich "durch Fluglärm extrem belästigt" fühlen.

Nicht zuletzt soll es im Flensburger Punkteregister für Straßenverkehrssünder eine "verhältnismäßigere Regelung" geben. Details dazu sind nicht bekannt. Der

² Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) ist eine GmbH in 100-prozentigem Besitz des Bundes. Sie wurde 2003 gegründet. Ihr Jahresetat von 2,3 Milliarden Euro speist sich weitgehend aus den Lkw-Mauteinnahmen. Ihre offizielle Aufgabe ist die "Planung, Finanzierung, der Bau und die Bewirtschaftung von Bundesfern- und Wasserstraßen sowie von Schienenwegen in Deutschland". Faktisch wurde mit der VIFG-Gründung ein Teil des klassischen Aufgabenbereichs des Bundesverkehrsministeriums ausgelagert und einer direkten parlamentarischen Kontrolle entzogen. Vor allem die FDP fordert eine Stärkung der VIFG und eine Ausweitung dieser Auslagerung von öffentlicher Infrastrukturverantwortung.

³ Schienenbonus: Aufgrund der geringeren psychologischen Störwirkung des Schienenlärms im Vergleich zum Straßenverkehrslärm (weniger starke Amplitudenschwankungen, längere Periode der Stille) wird der für die festgelegten Geräuschpegelgrenzwerte relevante Beurteilungspegel beim Schienenverkehr um 5 Dezibel geringer angesetzt als beim Straßenverkehr.

Tenor allerdings deutet auch hier auf eine "Entlastung" für Autofahrer hin. Als ob die Verkehrswirklichkeit nicht dadurch gekennzeichnet wäre, dass Verstöße gegen die Regeln im Straßenverkehr, die schließlich in jedem Jahr die körperliche Unversehrtheit von vielen Zehntausenden Menschen verletzen, unzureichend geahndet und oft sogar als eine Art Kavaliersdelikt hingenommen werden.⁴

Zangenangriff auf die Flächenbahn

Besonders prekär stellt sich nach den Grundlagen des Koalitionsvertrags die Situation für den Schienenverkehr dar. Mit den verkehrspolitischen Vorgaben im schwarz-gelben Grundlagenvertrag kommt es – ergänzend zur beschriebenen Förderung des Auto- und Flugverkehrs – zu einem Zangenangriff auf den Schienenverkehr durch erstens die beabsichtigte Zulassung von Busfernlinien und zweitens die Bahnprivatisierung, ergänzt um die Forderung nach einer "vollständigen Öffnung der Eisenbahnmärkte".

Zur erstgenannten Form des Zangenangriffs: Das Projekt "Zulassung der Busfernlinien" wurde bisher in der Öffentlichkeit kaum debattiert. Im Koalitionsvertrag findet sich dazu nur der knappe Satz: "Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern". Der angeführte Paragraphen des Personenbeförderungsgesetzes lautet diesbezüglich:

"Beim (...) Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn (...) durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann, b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die (...) Eisenbahnen bereits wahrnehmen."⁵

⁴ Im Jahr 2007 wurden in Deutschland 4.949 Menschen im Straßenverkehr getötet, 431.400 Menschen im Kfz-Verkehr verletzt, davon 75.400 Menschen schwer. Nach: Verkehr in Zahlen 2008/2009, S. 158. Anzumerken ist, dass nach bundesdeutscher Definition nur derjenige als ein Straßenverkehrstoter zählt, der binnen eines Monats an den Folgen eines Verkehrsunfalls stirbt. Im Fall eines späteren Todes tauchen solche Straßenverkehrstoter nicht in der Statistik auf. Zum Thema "Kavaliersdelikt" – also zum extrem problematischen Umgang mit Menschen, die im Straßenverkehr andere treten – sei Herr Ramsauer an seinen CSU-Parteikollegen Otto Wiesheu erinnert: Wiesheu verursachte 1983 betrunken – mit 1,75 Promille Alkohol im Blut – am Steuer seines Pkw einen schweren Unfall, bei dem eine Person getötet und eine zweite schwer verletzt wurde. Der bereits damals führende CSU-Politiker erhielt mit zwölf Monaten auf Bewährung und 20.000 DM Strafe eine ausgesprochen milde Strafe. 1993 wurde er durch seine Partei gewissermaßen mit dem Posten des bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministers "belohnt". Wiesheu war nach der Bundestagswahl 2005 zunächst als bayerischer Minister Mitglied der Kommission, die den Koalitionsvertrag aushandelte. Er setzte sich in dieser Runde zusammen mit Gerhard Schröder besonders massiv dafür ein, dass das Ziel der Bahnprivatisierung im 2005er Koalitionsvertrag festgeschrieben wurde. Wenige Wochen darauf, Ende 2005, wurde bekannt, dass Wiesheu Mitglied im Bahnvorstand wurde. Er hatte dann diese Funktion bis Mai 2009 inne und betrieb hier besonders engagiert den Ausverkauf der Bahn durch Bahnprivatisierung.

⁵ § 13, Absatz (2) des PBefG lautet ungekürzt: "Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn 1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustands hierfür nicht eignen, oder 2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend werden kann, b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsleistung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen."

Es handelt sich um eine vor Schmutz- und Dumpingkonkurrenz schützende Regelung, wie sie in anderen Bereichen des Verkehrssektors durchaus üblich ist – siehe die Regelungen bei den Zulassungen von Taxen oder im öffentlichen Personennahverkehr (was beides auch im PBefG geregelt wird).

Klar ist: Ein flächendeckender Buslinienfernverkehr wird bei der gegebenen Verkehrsmarktordnung so preiswert angeboten werden können, dass der Schienenverkehr auf den meisten Verbindungen chancenlos sein wird. Busse zahlen so gut wie keinen – oder einen völlig unzureichenden – Beitrag zur Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur.

Mit der Zulassung eines Buslinienfernverkehrs wird mittelfristig die Schiene als Gesamtsystem in Frage gestellt. Das ist keine abstrakte Debatte. Das waren konkret die Erfahrungen in den USA, wo seit den 1930er Jahren der Schienenpersonenfernverkehr zunächst vor allem durch den Buslinienfernverkehr der "Greyhound"-Busse zerstört wurde. Das ist die Erfahrung in Argentinien und Mexiko, wo in den letzten zwei Jahrzehnten das nationale Schienennetz durch den Busfernlinienverkehr fast komplett zerstört wurde. Ähnliche Erfahrungen können aktuell in Großbritannien beobachtet werden, wo sich Busfernverkehr und privatisierte Eisenbahngesellschaften – ergänzt um Billigflüge – einen Dumpingwettbewerb liefern, was zu Lasten der gesamten Qualität des öffentlichen Verkehrs, des Fahrkomforts und der Sicherheit geht.

Dabei kommt es im übrigen – siehe das Beispiel USA mit der späteren Greyhound-Pleite – keineswegs zu einem Ersatz von Schienenverkehr durch Busse. Die Busse stellen eher ein Zwischenstadium dar. Sie dienen als "Brücke" hin zur weiteren Ausweitung des individuellen Pkw-Verkehrs, des Lkw-Verkehrs und vor allem des intraregionalen Flugverkehrs.

Der Zangenangriff wird komplettiert mit der zweiten Angriffsflanke, der beabsichtigten Bahnprivatisierung. Dazu heißt es im Koalitionsvertrag knapp und unzweideutig: "Sobald der Kapitalmarkt es zulässt, werden wir die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten" der Deutschen Bahn AG "einleiten".

Die Debatte über die Bahnprivatisierung und der Kampf gegen dieselbe wurde bekanntlich über die gesamte vorausgegangene Legislaturperiode hinweg geführt. Das damals ursprünglich propagierte Bahnprivatisierungsmodell war die Teilprivatisierung eines "integrierten" Unternehmens. Als das spätestens mit dem SPD-Parteitag im Oktober 2007 scheiterte, wurde die Privatisierung der Transportsparten vorbereitet. Für diesen Zweck wurde im Frühjahr 2008 unter dem Dach der Holding Deutsche Bahn AG die Subholding "DB ML – Mobility & Logistics" geschaffen. In der DB ML sind der Personennah- und -fernverkehr, der Schienengüterverkehr und das weltweite Logistikgeschäft zusammengefasst. Vorgesehen war zunächst der Verkauf von 24,9 Prozent der DB ML an private

Investoren. Das Projekt scheiterte aufgrund des anhaltenden Widerstands, getragen vor allem durch das Bündnis "Bahn für Alle", an dem sich u.a. Attac, BUND, ver.di und die IG Metall beteiligten, wegen der neuen Sicherheitsprobleme mit den ICE-Achsen und schließlich wegen des Ausbruchs der Finanzkrise.

Allerdings wurde im Bundestag Ende Mai 2008 mit den Stimmen von CDU/CSU und SPD eine Art Vorratsbeschluss gefasst, wonach die Bundesregierung faktisch eine solche Teilprivatisierung eigenständig, ohne neue Befassung im Parlament, beschließen kann. Vieles spricht dafür, dass sie einen solchen Beschluss in Form eines Überraschungs-Coups, als Nacht-und-Nebel-Aktion zum Beispiel vor einer Weihnachts-, Oster- oder Sommerpause, fassen wird. (Siehe der Antrag der Bundestagsfraktion der LINKEN auf Seite ...dieses Zirkulars).

Hier nur verkürzt drei zentrale Kritikpunkte zu dieser spezifischen Form der Bahnprivatisierung

Erstens: Es geht auch bei diesem Privatisierungsmodell um den Ausverkauf eines gesellschaftlichen Vermögens, das in 175 Jahren Bahngeschichte geschaffen wurde. Die Bundesregierung wird einmalige Einnahmen in Höhe von 5 oder 10 Milliarden Euro verbuchen für Transportgesellschaften, die aus volkswirtschaftlicher Sicht einen vielfach größeren Wert haben. Gleichzeitig wird die öffentliche Hand dann in Zukunft privatisierte Schienenunternehmen subventionieren müssen – u.a. verdeckt durch zu niedrige Trassenpreise für die Nutzung des staatlichen Schienennetzes. Aktuell fließen bereits jährlich rund 12-14 Milliarden Euro an Steuergeldern in das System Schiene – also pro Jahr mehr als einmalig an "Gewinn" mit einer Teilprivatisierung erzielt werden könnte.

Zweitens: Die Bahnprivatisierung soll mit der Trennung von Netz und Transport (umgangssprachlich: "Netz und Betrieb") in einer Form erfolgen, die nirgendwo auf der Welt funktioniert – bzw. deren Nichtfunktionieren in Großbritannien – mit dem seit 2001 staatlichen Netz und den seit 1996 privatisierten Transportgesellschaften – studiert werden kann. Eine solche Trennung kann – anders als bei Wasserwegen und Straßen – aus Systemgründen nie befriedigend realisiert werden. Oder in den Worten des aktuellen Bahnchefs Rüdiger Grube: "Das Verkehrsmittel Bahn ist so komplex wie kein anderes. Wenn jeder sich isoliert optimiert, schwinden die Synergien. Das Zusammenspiel von Netz und Betrieb ist essentiell für die Sicherheit – und für den Erfolg der ganzen Bahn."⁶

Drittens: Alle Schubladenpläne zu den unterschiedlichen Bahnprivatisierungsmodellen gehen davon aus, dass eine privatisierte Bahn mit einer weiteren Schrumpfung des Netzes, mit nochmals deutlich höheren Bahnpreisen und mit deutlichen Abstrichen am Fahrkomfort verbunden sein wird. Dies dokumentiert auch die Praxis unterschiedlicher Bahnprivatisierun-

⁶ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 7.11.2009.

gen. Der Rückzug der Bahn aus der Fläche, insbesondere aus weniger dicht besiedelten Regionen – und damit aus einem großen Teil der neuen Bundesländer – wird sich beschleunigen. Zusammen mit den Folgen der Zulassung des Busfernlinienverkehrs wird der Trend zu einer Schrumpfbahn für reiche Geschäftsreisende zu einer Punkt-zu-Punkt-ICE-Bahn forciert.

All das muss zu noch mehr verkehrtem Verkehr und nicht zuletzt zu noch mehr Umwelt- und Klimabelastung durch die Fehlentwicklung im Verkehrssektor führen. Der größte Teil an möglicher Einsparung von Treibhausgasen, die in den Sektoren Energiewirtschaft, Industrie und Haushalte erzielbar sind, würde zunichte gemacht durch zusätzliche Kohlendioxidemissionen eines weiter ansteigenden Straßen- und Flugverkehrs. Dies ist bereits die Bilanz der Periode 1990 bis 2007 – (siehe das Faltblatt DIE LINKE zu Kopenhagen).

Im Übrigen gibt es kaum ein anderes Projekt, das die Mehrheit der Bevölkerung derart eindeutig ablehnt, wie die Bahnprivatisierung. In der jüngsten Umfrage von Emnid plädierten 78 Prozent der Bevölkerung für eine Bahn in öffentlichem Eigentum. Dabei wurde explizit auch nach einer möglichen Teilprivatisierung gefragt – was mit einer ähnlich großen Mehrheit abgelehnt wurde.⁷

Arbeitsplätze werden vor allem mit einem alternativen Verkehrspolitik geschaffen

Der Verkehrsetat ist – es wurde bereits erwähnt – derjenige mit dem höchsten Investitionsanteil. Natürlich verkauft die Bundesregierung ihr verkehrspolitisches Programm als Beitrag zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen. Auch hier ist ein Widerspruch erforderlich. Tatsächlich lässt sich belegen, dass Investitionen zur Förderung derjenigen Verkehrsarten, die die Umwelt und das Klima am meisten schädigen, zugleich Investitionen sind, die im Vergleich zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs je Einheit des eingesetzten Kapitals deutlich weniger Arbeitsplätze schaffen bzw. erhalten.

Vor wenigen Wochen legte die "Allianz pro Schiene" eine neue Studie vor, die den Rückstand Deutschlands bei den Investitionen in die Schiene dokumentierte. Danach werden in der Schweiz pro Kopf und Jahr 284 Euro, in Österreich 205 Euro und in Deutschland gerade einmal 110 Euro in die Schieneninfrastruktur investiert. Aufgezeigt wird, dass Investitionen in die Schieneninfrastruktur weit mehr als solche in den Straßenbau die Wirtschaft stärken und Arbeitsplätze schaffen.

In diesem Zusammenhang wurde die österreichische Kollegin von Herrn Ramsauer, die Infrastrukturministerin Doris Bures, mit den Worten zitiert: "Wir setzen ganz deutliche Akzente beim Ausbau des öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehrs und zählen damit

mit unseren Anstrengungen zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene zu den führenden Nationen in Europa. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. (...) Es handelt sich vor allem auch um gut investiertes Geld. Denn damit sichern wir heute Arbeitsplätze und legen die Grundlage für (...) die Arbeitsplätze von morgen."⁸

Die schwarz-gelbe Bundesregierung lehnt diesen Weg einer alternativen Verkehrspolitik ab – und damit den Weg zur Schaffung vieler Hunderttausend neuer, gesellschaftlich sinnvoller und nachhaltiger Arbeitsplätze. Der Weg, den diese Regierung im Verkehrssektor beschreitet bzw. fortsetzt, ist nicht nur umweltpolitisch und hinsichtlich der Klimaentwicklung zerstörerisch. Er ist auch undemokratisch und er muss die soziale Spaltung im Land – nicht zuletzt die Spaltung zwischen Westen und Osten – weiter vertiefen. Dies ist keine rhetorische Behauptung. Dies wird bereits theoretisiert – von einem Institut, das mit Bundesmitteln finanziert wird. Punktgenau nach der Bundestagswahl, im Oktober 2009, wurde eine Studie des "Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ)", einer Einrichtung, die über das Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) vom Bund wesentlich mit getragen wird – öffentlich vorgestellt. In dieser heißt es mit kaum zu übertreffender Deutlichkeit: "Überalterung und Wanderungsdynamik der Bevölkerung" – gemeint vor allem von Ost nach West – "zwingen nunmehr dazu, das bisherige Modell der Infrastrukturpolitik vom Grundsatz her zu verändern. Der Anspruch auf die Herstellung 'gleichwertiger Lebensverhältnisse' (Artikel 72, 2 GG) ist angesichts der hohen Binnenwanderungen und der künftig drastisch zunehmenden finanziellen Belastungen der öffentlichen Haushalte nicht mehr durch flächendeckenden Infrastrukturausbau zu rechtfertigen. Bei einer Fortsetzung des bestehenden Verteilungsschlüssels können weder die Bedürfnisse in den Wachstumsgebieten" – sprich: z.B. in Ramsauers Bayern oder in Mappes Baden-Württemberg – "erfüllt werden, noch lassen sich in den entstandenen bzw. noch entstehenden Überkapazitäten (!) die in stagnierenden oder schrumpfenden Räumen notwendigen Anpassungen bewerkstelligen. Damit kündigt sich ein tiefgreifender gesellschaftlicher Wandel an..."⁹

⁸ Zitiert nach der Presseerklärung der Allianz pro Schiene vom 23.10.2009.

⁹ Nach: InnoZ, Verkehrsmarkt 2030 - Auswirkungen des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels auf die Mobilität. Konsequenzen für Verkehrsträger, Infrastruktur und staatliche Daseinsvorsorge – Endbericht, Oktober 2009, S. 167.

⁷ Umfrage Emnid im Berichtszeitraum 7.10. - 8.10.2008.

PKW-Maut – Lukrative Rendite für private Investoren

Debattenbeitrag im Neuen Deutschland, 11. Dezember 2009 von Sabine Leidig

Mit einer unbedachten Äußerung brachte Bundesverkehrsminister Ramsauer Ende 2009 das Thema Pkw-Maut ins Gespräch. Auch wenn er gleich wieder zurückruderte: Sie war einerseits ein Testballon für die öffentliche Stimmung und andererseits zeigte sie, was bei Schwarz-Gelb hinter verschlossenen Türen verhandelt wird und welche Richtung in der Verkehrspolitik zu erwarten ist: ein Weiterso mit kurzfristigen Straßenfinanzierungsmodellen.

Sollte in Deutschland eine Pkw-Maut eingeführt werden, so ist eine Autobahn-Vignette zu erwarten. Eine solche Pauschale wäre sozial ungerecht und das zu erwartende Ausweichen auf Bundesstraßen ein Sicherheitsrisiko und eine Mehrbelastung an den Ortsdurchfahrten. Könnte nun das niederländische Modell ein Vorbild sein? Wenn dort alles so laufen wird wie geplant, kann demnächst für jede Autofahrt, abhängig von der benutzten Straße (vom Stadtverkehr bis zur Autobahn), der Zeit (Rushhour oder Wochenende) und dem Verbrauch des Autos, eine Gebühr erhoben werden. Dies soll durch die verkehrslenkende Wirkung zu Stau- und Unfallvermeidung führen und zudem zu Anreizen, das Auto öfter stehen zu lassen.

Klingt gut. Und nun zurück zur Realität: Wer könnte und würde für den täglichen Arbeitsweg in der Rushhour tatsächlich auf das Auto verzichten, weil einige Cent mehr zu entrichten sind? Wohl kaum jemand. Die für die komplizierte Abrechnung notwendigen Daten sollen über ein GPS-Gerät erfasst und an eine Zentrale gefunkt werden. Die Kosten für den Einbau übernimmt der Staat. Das bringt gleich mehrere Risiken mit sich: Gerätehersteller und wahrscheinlich auch private Datenerfassungs- und -verarbeitungsfirmen verdienen sich eine goldene Nase. Wie aus den bisher geheimen Verträgen von Toll Collect hervorgeht, genehmigte sich dieses Lkw-Maut-Konsortium eine garantierte Rendite von 1,117 Milliarden Euro - bemessen am Umsatz sind das 19 Prozent! Dazu kommen dann noch die hohen Betriebskosten; in den öffentlichen Kassen landet nur ein Bruchteil der Einnahmen. Und wer garantiert dafür, dass aus den erfassten Daten keine Bewegungsprofile erstellt werden oder das System zur Überwachung genutzt wird?

Die Maut ermöglicht zudem den großflächigen Einstieg in die private Straßenfinanzierung. In einer Öffentlich-privaten Partnerschaft übernimmt ein privates Unternehmen den Bau und/oder Unterhalt einer Straße und kassiert dafür die Mauteinnahmen. Da dieses Unternehmen aber auf Profitmaximierung aus ist, wird an der Instandhaltung und damit auch an Sicherheit gespart, während weitere Teile der Maut in private Taschen fließen. Gut möglich, dass Banken aus

Investitionskrediten und zu erwartenden Mauteinnahmen Zertifikate basteln, die Teil der nächsten Blase auf den Finanzmärkten werden.

Dieses technisch hoch aufgerüstete System verspricht also Probleme beim Datenschutz sowie lukrative Renditemöglichkeiten für private Investoren und ist weder sozial noch ökologisch zukunftsweisend. Bleibt allenfalls ein Anreiz, auf Autofahrten zu verzichten. Dafür gibt es aber eine ganz einfache, erprobte Lösung, die sogar den Spritverbrauch der Fahrzeuge berücksichtigt: die Mineralölsteuer. Kritiker werden einwenden, dass sich diese durch »Tanktourismus« umgehen lässt. Aber erstens wird dieser Anteil nicht größer sein, als er bei Missbrauch der GPS-Maut zu erwarten wäre, zweitens werden bei der GPS-Maut die ausländischen Pkw ohne Gerät auch nicht berücksichtigt und drittens ist dies vielmehr ein Argument, endlich zu einer Vereinheitlichung des Mineralölsteuersatzes in der EU zu kommen.

Werden wir endlich grundsätzlich: Das Mautsystem, welcher Art auch immer, wird von seinen Befürwortern für das Verursacherprinzip gelobt. Dieses Prinzip wird aber als Einbahnstraße verstanden: Die Gelder, die den Nutzern der Straße abgenommen werden, müssen eins zu eins in den Straßenbau und -unterhalt fließen. So argumentierte Patrick Döring (FDP) in der Debatte zur Regierungserklärung am 11. November, das sei »eine Frage der Fairness«. Über die Kosten des Klimawandels durch den Autoverkehr, über die gesundheitlichen Kosten durch Abgase und Lärm, über die Behandlungskosten von Verkehrsverletzten und über Verkehrstote wird wenig geredet.

Das Verursacherprinzip ist ökologisch richtig und wichtig. Wenn etwas ökologische und soziale Kosten verursacht, dürfen Steuern und Abgaben aber nicht in ein Weiterso fließen. Die heutige Verkehrsplanung orientiert sich an Verkehrsprognosen, die einfach die gegenwärtige Entwicklung in die Zukunft fortschreiben, ohne Ölpreissteigerungen, wandelbares Mobilitätsverhalten, geschweige denn politische Ziele wie Klimaschutz und lebenswerte Städte zu berücksichtigen. Damit wird der Weg in Klimakrise und sinkende Lebensqualität betoniert. Alle Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen in Industrie und Haushalten werden zunichte gemacht vom Business-as-usual im Verkehrsbereich. In den 27 Mitgliedstaaten der EU gab es zwar nach offiziellen Statistiken zwischen 1990 und 2005 einen Rückgang der Kohlendioxid-Emissionen um 5,7 Prozent, im Transportsektor aber eine Steigerung von 33 Prozent! Gleichzeitig sanken die Emissionen der Eisenbahn bei gleichbleibender Leistung um 47 Prozent!

Eine sozial-ökologische Verkehrswende ist dringend erforderlich. Und die erfordert den großen Blick auf alle Verkehrsträger, einen Gestaltungsspielraum, der

nicht durch Zweckbindung der Mittel eingeschränkt werden darf, und natürlich auch Gestaltungswillen. Die schwarz-gelbe Koalition aber läuft den Prognosen hinterher und singt das Lied der lautesten Lobbygruppen.

Die Linksfraktion arbeitet an Konzepten einer umfangreichen Verkehrswende. Beim Güterverkehr geht es um Verkehrsvermeidung und um die Verlagerung auf die Schiene. Auch im Personenverkehr könnten viele Wege durch eine entsprechende Stadtentwicklung vermieden werden. Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen müssen im Rahmen des ökologisch Vertretbaren für alle befriedigt werden - vor allem durch mehr öffentlichen und mehr Schienenverkehr, durch Barrierefreiheit und Sozialtickets. All das würde zu deutlich mehr Lebensqualität führen.

Kontroverse zum Wettbewerb im Schienenverkehr

Nach ihrer ersten Bundestagsrede vom 11. November 2009 erreichte Sabine Leidig ein Brief aus dem Saarland. In ihm wurden eine Reihe von Aussagen, die S. Leidig in ihrer Rede im Rahmen der Regierungserklärung gemacht hatte, in Frage gestellt.

Ein Briefwechsel

Wir dokumentieren den Brief und die Antwort.

19. November 2009 Brief von Uwe P., Saarland

Sehr geehrte Frau Leidig,

Ich möchte voraus schicken, dass ich die LINKE gewählt habe. Gerade wegen der besonnenen und sachlich und fachlich fundierten Verkehrspolitik der vergangenen Jahre. Nun bin ich über die LINKE entsetzt. In Ihrer Rede vom 11.11.09 behaupten Sie, die Regierung plane einen mehrfachen Angriff auf den öffentlichen Schienenverkehr. Wie bitte? Und weiter, dass erstens private Unternehmen im Nahverkehr Vorrang vor kommunalen Eigenbetrieben bekommen sollen? Ist es nicht doch so, dass die Länder und nicht der Bund festlegen, wem Sie mit der Durchführung des Schienen-Personen-Nahverkehrs beauftragen. Das ist oft die DB AG, in vielen Fällen aber auch andere NE-Bahnen. Diese sind jedoch sehr oft in Landes- oder Kommunalbesitz und somit kommunale Eigenbetriebe. Aus dem Koalitionsvertrag geht nicht hervor, dass nur noch private Bahnen SPNV betreiben dürfen und keine öffentlichen Bahnen mehr. Das gibt auch die Gesetzgebung auf Bundesebene und EU-Ebene nicht her. Woher nehmen Sie ihre offenbar DKP-ideologisch motivierte, aber falsche Behauptung? Gern stimme ich Ihnen zu, dass Buslinienverkehre als Konkurrenz zur Bahn abzulehnen sind. Aber da nun ab 2010 es Wettbewerb im Fernverkehr auf Schienen geben wird, wird man kaum den Busverkehr mehr verbieten können.

Und im Übrigen gibt es einen entgegen Ihrer Ansicht einen Ausbauplan für Schienenwege und Güterverkehr: Es nennt sich Bundesverkehrswegeplan und Masterplan Güterverkehr.

Sie sagen weiter, man braucht keinen Wettbewerb auf Schienen. Ist Ihnen denn nicht bewusst, dass gerade der Ausschreibungswettbewerb ein Plus von 50 Prozent an Zügen und damit 40 Prozent mehr Fahrgäste seit 1996 gebracht hat? Statt jede Stunde wie vor der Bahnreform fahren bei mir im Saarland die Nahverkehrszüge alle 15 Minuten. Nur der Wettbewerb bringt bessere und mehr Verkehre. Das ist die Lehre aus der erfolgreichen Regionalisierung des SPNV. Wieso nehmen Sie das nicht zur Kenntnis?

*Viele Grüße
Uwe P.*

Antwort von Sabine Leidig vom 7.1.2010

Sehr geehrter Herr Uwe P.,

Ihre Mail vom 19.11. in Sachen Verkehrspolitik kann ich leider erst jetzt beantworten. Die Gründe sind vielfältig – so haben wir erst seit Anfang 2010 ein funktionsfähiges Abgeordneten-Büro zugewiesen bekommen. Die Bundestagsverwaltung hat offensichtlich nicht mit einem derart großen Erfolg der Linken – offensichtlich auch dank Ihrer Stimme – gerechnet.

Wenn ich es richtig sehe, geht es um die folgenden vier Komplexe:

1. Gibt es für die Koalition einen Vorrang für private Anbieter im ÖPNV/SPNV?
2. Allgemein: Ist Wettbewerb auf Schienen nicht sinnvoll?
3. Unsere Haltung zum Bus-Linienverkehr
4. Bundesverkehrswegeplan

Ich versuche, das wie angefragt abzuarbeiten.

Generell sei vorangestellt, dass ich in meiner Rede die genannten Themen unter den Aspekt stellte: "Die Regierung plant einen mehrfachen Angriff auf den öffentlichen Schienenverkehr". Das heißt, dass für die neue Bundesregierung private Betreiber Vorrang vor öffentlichen haben und dass der weiteren Privatisierung von bisher noch in öffentlichem Eigentum befindlichen Verkehrsunternehmen das Wort geredet wird. Das sehe ich im Koalitionsvertrag und in der bisherigen Politik der neuen Regierung durchaus bestätigt.

"Vorrang privater Anbieter" und allgemein zu "Wettbewerb auf Schienen"

Sie schreiben: "Aus dem Koalitionsvertrag geht nicht hervor, dass nur noch private Bahnen SPNV betreiben dürfen und keine öffentlichen Bahnen mehr".

Das habe ich nicht gesagt. Vielmehr sagte ich in der zitierten Rede: "Private Unternehmen sollen im Nahverkehr Vorrang vor kommunalen Eigenbetrieben bekommen." Es geht hier offenkundig um den ÖPNV.

Ziemlich genau so steht es im Koalitionsvertrag: "Wir werden (...) den Vorrang kommerzieller Verkehre gewährleisten".

Damit wird unmissverständlich für die Priorisierung von Privaten im ÖPNV argumentiert.

Zum Schienenpersonennahverkehr und zum Schienenverkehr allgemein heißt es im Koalitionsvertrag:

"Für regionale Schienenstrecken werden wir neue Betreibermodelle erproben, um den Ländern und Aufgabenträgern Einfluss etwa auf Modernisierung und Regionalisierung zu geben. (...) Wir setzen uns auf europäischer Ebene für eine vollständige Öffnung der Eisenbahnmärkte ein."

Schließlich: Sobald der Kapitalmarkt dies zulässt, werden wir eine schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten (der Deutschen Bahn AG; S.L.) einleiten. Auch diese Passagen laufen auf die Bevorzugung privater Betreiber hinaus. Insbesondere soll der Nah-, Fern- und Güterverkehr der DB AG selbst – alle diejenigen Bahntöchter, die in der DB Subholding DB ML zusammengefasst sind – zunächst teilprivatisiert, letzten Endes aber privatisiert werden.

Sie argumentieren: "Nur Wettbewerb bringt bessere und mehr Verkehre. Das ist die Lehre aus der erfolgreichen Regionalisierung des SPNV." Dem ersten Satz kann ich nicht zustimmen. Der zweite ist zu relativieren.

Zunächst gibt es auf einem Schienennetz keinen Wettbewerb oder höchstens einen begrenzten. Den Wettbewerb gibt es bei den Ausschreibungen. Danach bekommen die Betreiber quasi Gebiets- oder Strecken-Monopole – gleichgültig, ob es sich um private Unternehmen oder in öffentlichem Eigentum befindliche handelt. Da hier – mit guten Gründen – viele Parameter (wie Taktverkehr, Sitzplatzzahl, Qualität des Angebots) festgeschrieben sind, läuft es meist darauf hinaus, wer mit niedrigeren Löhnen und Gehältern und/oder mit weniger Personal eine Strecke betreibt. So etwas nenne ich Lohn- und Sozialdumping. Das ist grundsätzlich kritisch zu sehen. Auf die Dauer wirkt sich das auch negativ auf die erbrachten Leistungen aus. Das britische Beispiel, wo diese Prinzipien des "Wettbewerbs" ja am weitesten vorangetrieben und am längsten praktiziert werden, ist hier äußerst lehrreich.

"Regionalisierung" an sich kann sehr sinnvoll sein, wenn damit gemeint ist: Dezentralisierung. Je dezentraler Leistungen angeboten werden, desto besser – soweit dabei die notwendigen Kriterien für den Erhalt des Netzcharakters des Schienenverkehrs (z.B. Gültigkeit von allgemeinen Fahrkarten wie BC50; Einpassen in einen sinnvollen überregionalen Fahrplan) eingehalten werden.

Insofern war die Regionalisierung, die 1994 mit der Bahnreform eingeleitet wurde, eine sinnvolle Angelegenheit. Die Steigerung der Fahrgastzahlen – wir kommen beim Personenaufkommen (Zahl der Fahrgäste) auf plus 38 Prozent und bei der entscheidenden Verkehrsleistung auf plus 28 Prozent – hängt es teilweise damit zusammen.

Diese Erfolge wurde vor allem aber durch die Regionalisierungsmittel erreicht. Die staatlichen Unterstützungszahlungen für den SPNV wurden im Vergleich zu vor 1995 um gut 50 Prozent erhöht. Vor allem aus diesem Grund – wegen ihrer passablen bis guten Ausstattung mit Bundesmitteln – können die Länder inzwischen deutlich mehr SPNV bestellen und bezahlen.

Wettbewerb oder gar Privatisierung sind hier in keiner Weise für den Erfolg mitverantwortlich. Dazu zwei Beispiele: Im Karlsruher Raum und auf Usedom gibt es seit Beginn der Regionalisierung immer nur jeweils einen Anbieter: in Karlsruhe die Karlsruher Verkehrsbetriebe – ein in städtischem Eigentum befindlicher kommunaler Betrieb – und auf Usedom die Usedomer Bäder-Bahn, eine zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindliche GmbH-Tochter. In beiden Regionen gilt der SPNV als bundesweit vorbildlich – mit jeweils einer Vervielfachung der Fahrgastzahlen seit 1996 (Usedom: mehr als eine Verzehnfachung). Es gab – bisher – keinen Wettbewerb, es gibt Null privates Kapital. Aber maximalen Erfolg. Die Gründe dafür sind die genannten Regionalisierungsmittel und spezifische Faktoren vor Ort, u. a. in beiden Fällen eine sehr lange Zeit eine überragende führende Persönlichkeit an der Spitze des jeweiligen Unternehmens, bei der sich Sachverstand mit Leidenschaft paart(e).

Generell bevorzuge ich und bevorzugt die Linke im öffentlichen Verkehr im allgemeinen und im Schienenverkehr im besonderen das öffentliche Eigentum; wir lehnen Privatisierungen vor allem in diesem Bereich grundsätzlich ab. Dies weil

- öffentliches Eigentum zumindest die Chance auf öffentliche Bestimmung bietet (wenn das – wie bei der Deutschen Bahn AG – nicht wahrgenommen wird, ist es allein die Entscheidung der Politik, so – falsch – zu verfahren)
- öffentliches Eigentum die Möglichkeit wahrt, den Verkehr als öffentliches Gut mit Netzcharakter und ganzheitlichem Charakter anzubieten
- privates Kapital immer eine "angemessene Verzinsung" des eingesetzten Kapitals als Profite für die privaten Eigentümer voraussetzt, Summen, die dann für die eigentliche Dienstleistung nicht mehr zur Verfügung stehen.

Sie meinen, ich würde solche Positionen vertreten, weil ich "DKP-ideologisch motiviert" sei. Das ist unrichtig. Einmal abgesehen davon, dass das öffentliche Eigentum an großen Gütern und in der Daseinsvorsorge auch Grundbestandteil sozialistischer Positionen ist, kann man zu vergleichbaren Auffassungen auch aus reiner Sachlogik gelangen. Die Schweizerischen Bundesbahnen und so gut wie alle öffentlichen Verkehrsbetriebe in der Schweiz dürften wenig mit KP-Ideologie zu tun haben – doch sie befinden sich komplett in öffentlichem Eigentum – allerdings erfreulicherweise weit mehr in dezentralem (kantonalem,

kommunalem) öffentlichen Eigentum als in zentralem, was selbst für die SBB gilt. Das ist sicher eine Grundvoraussetzung dafür, dass dort der öffentliche Verkehr als europaweit vorbildlich gilt.

Busfernlinsen

Bisher verhindert § 13 des Personenbeförderungsgesetzes eine Zulassung von Bus-Fernlinien. Daher will die Koalition ja explizit diesen Paragraphen – also geltendes Recht – ändern.

Klar ist, dass ein flächendeckendes Busfernlinsen-Netz Fahrten im Stadt-zu-Stadt-Verkehr Fahrkarten auf einem Preisniveau anbieten können wird, das bei der Hälfte der aktuellen Bahntarife – und noch darunter – liegt. Die aktuelle Verkehrsmarkordnung, bei der die Busse so gut wie gar nicht für eine Finanzierung der Infrastruktur herangezogen werden, ermöglicht dies. Das würde zu einem ruinösen Wettbewerb Busse-Schiene führen und den bereits ruinösen Wettbewerb auf Verbindungen mit größeren Entfernungen zwischen Schiene und Billig-Flieger fatal ergänzen. Am Ende muss unter diesen Bedingungen die Schiene den Kürzeren ziehen – es käme zu einem flächendeckenden Abbau der Schienenverkehrsangebote.

Inwieweit EU-Recht solche Busfernlinsen erzwingen wird, sei dahin gestellt. Schließlich sagt doch die Koalition offensiv, dass sie derartiges will – ganz unabhängig vom EU-Recht.

Unsere Erfahrung ist: Wenn die Bundesregierung als Vertreterin des mächtigsten EU-Mitgliedslandes sich auf EU-Ebene für eine Sache engagiert, dann gibt es große Möglichkeiten, dies auch durchzusetzen. Dies gilt ganz besonders da, wo zugleich die Mehrheit der Bevölkerung solches fordert. Das trifft eindeutig für das öffentliche Eigentum im öffentlichen Verkehrssektor im allgemeinen und im Schienenverkehr im besonderen zu. Es ist aber so, dass die Bundesregierung gerade auf EU-Ebene auf Deregulierung, Liberalisierung, Lohn- und Sozialdumping und Privatisierung drängt. Und dann gerne mit dem Zeigefinger nach Brüssel weist und behauptet, das EU-Recht sehe dies

und das vor. Doch in Wirklichkeit geht es um private Interessen hierzulande, die damit mit bedient werden. Es ist ja auch kein Zufall, dass all die oben zitierten Privatisierungsforderungen aus dem Koalitionsvertrag vor allem ein Herzensanliegen der FDP waren und vor allem als Zugeständnis an die FDP in dieses Dokument hineingeschrieben wurden. Damit soll keinerlei Verantwortung von CDU/CSU genommen, aber doch auf eine wichtige gelbe Hausnummer hingewiesen werden.

Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan mündete seit mehr als einem Vierteljahrhundert darin, dass das Straßennetz massiv ausgebaut wurde und wird und das Schienennetz de facto massiv abgebaut und geschwächt wird. Allein seit 1995 wurden 7000 km des Schienennetz abgebaut. Qualitativ ist es noch weit mehr, weil im gleichen Zeitraum fast 50 Prozent aller Weichen aus dem Netz genommen wurden.

Der "Masterplan" Güterverkehr – wohl: Schienengüterverkehr – sieht den massiven Anstieg der Schienengüterverkehrsleistungen (um bis zu 70 Prozent) vor. Allerdings orientiert er vor allem auf Schienenverkehre auf immer längeren Distanzen. Gleichzeitig wurde der regionale Schienengüterverkehr extrem abgebaut. Allein im Zeitraum 1995 bis 2008 wurde die Zahl der Gleisanschlüsse (Industriegleise) von 14.000 auf weniger als 4000 reduziert.

Grundsätzlich kann ich also in der Existenz eines Bundesverkehrswegeplans und in dessen Konkretisierungen für den Schienenbereich keine Garantie dafür sehen, dass es mit der Schiene aufwärts gehen würde.

Die Praxis der letzten Jahrzehnte und die konkreten, eingangs zitierten Festlegungen im Koalitionsvertrag weisen in die entgegengesetzte Richtung.

Ebenfalls viele Grüße sendet und nachträglich alles Gute im Jahr 2010 wünscht:

Sabine Leidig

Neuordnung und Dezentralisierung der Verantwortung für die Verkehrs-Infrastruktur

Ein Plädoyer von Gerrit Schrammen

1. Abstufung von Bundesstraßen

Eine Abstufung eines großen Teils der Bundesstraßen an die Länder würde die Verantwortlichkeiten klarer regeln und mehr Ehrlichkeit in den durch Finanzknappheit gekennzeichneten Straßenbau bringen. Bei den meisten Ortsumfahrungen an Bundesstraßen handelt es sich *nicht um Vorhaben von bundesweiter Bedeutung*. Die 850 Ortsumfahrungen machen aber die überwiegende Mehrheit der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Straßenbauprojekte aus.

Der Bund sollte sich auf das Autobahnnetz und die wirklich fernverkehrsrelevanten Bundesstraßen beschränken. Der Bund sollte ein klares und abschließendes *Bundesnetz definieren*. Dieses Netz muss eine ausreichende Erschließung des gesamten Bundesgebietes gewährleisten, die Herstellung gleicher Lebensverhältnisse in ganz Deutschland bleibt Ziel der Verkehrswegeplanung.

Da im Osten Deutschlands und einigen dünn besiedelten Regionen im Westen das Autobahnnetz sehr lückenhaft ist, sind auch *ausgewählte Bundesstraßen* Teil des Bundesnetzes. Würden alle Bundesstraßen abgestuft, würden die Länder finanziell sehr stark belastet. Deswegen würde aus diesen Regionen erheblicher Druck aufgebaut werden, vom Bund finanzierte Autobahnen zu bauen. Eine Ausweitung des Autobahnnetzes ist aber nicht sinnvoll, auch angesichts des demografischen Wandels mit in einigen Regionen rückläufigen Bevölkerungszahlen.

Für die genaue Abgrenzung müsste es klare und eindeutige Kriterien geben, damit ein "Bundesnetz" neu und nach fachlichen Kriterien, statt wie bisher nach historischen Entwicklungen, definiert werden kann. Damit würde man gleichzeitig einen Anstoß zur überfälligen *Reform der Bundesverkehrswegeplanung* geben. Derzeit beruht der Bundesverkehrswegeplan – vor allem bei den Straßen – auf den Meldungen, manche sagen Wunschlisten, der Bundesländer. Wenn der Bund hingegen ein Bundesnetz definieren würde, wäre dies hinfällig. Die Entfrachtung des völlig überladenen Bundesverkehrswegeplans würde damit die Chance für eine wirkliche verkehrsträgerübergreifende Planung der Bundesverkehrswege bieten.

Für die *Länder* wäre mit der Abstufung ein *Zugewinn an Gestaltungsspielraum* verbunden, insbesondere auch für die Landesparlamente. Ein Gewinn für die Länder ist die Abstufung aber nur dann, wenn die Länder mit angemessener, aber auch nicht zu großzügiger *finanzieller Kompensation* ausgestattet werden. Im Ergebnis sollte der Straßenbau nicht ausgeweitet werden. Ohne finanziellen Ausgleich wären die Länder aber schlichtweg finanziell überfordert. Aus eben diesem Grund lehnen diese die vom Bund gewollte

Abstufung auch ab. Die Kompensationszahlungen des Bundes müssten verlässlich und kontinuierlich erfolgen. Einmalzahlungen wären kontraproduktiv, weil die Landesfinanzminister diese Gelder dann sicherlich nicht kontinuierlich für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung stellen würden. Zu vermeiden ist, dass AnwohnerInnen an abgestuften Bundesstraßen für Sanierung und Umbau zukünftig an den Kosten beteiligt werden, dies ist bislang nur an Bundesstraßen ausgeschlossen.

Verkehrspolitisch sinnvoll wäre die Abstufung, weil es große *Synergien mit Landes- und kommunalen Straßen* gibt. Statt teurer Prestigeprojekte auf Kosten des Bundes zu forcieren, hätten die Länder dann Anreize, auf eine effiziente Mittelverwendung zu achten. Es gibt viele Fälle von Straßenplanungen, in denen es aus finanzieller Sicht und auch aus Gründen des Naturschutzes sinnvoller wäre, statt neuer Trassen eine bestehende Straße auszubauen. Solange sich die aber in der Baulast des Landes oder einer Kommune befindet, werden solche – deutlich billigeren – Lösungen nur in sehr seltenen Ausnahmefällen realisiert.

Eine *Gefahr* ist allerdings die Verknüpfung der Abstufung mit der dann nach Aussagen von Sachverständigen leichteren Öffnung der Autobahnen für die Beteiligung Privater in *Öffentlich-Privaten-Partnerschaften* (ÖPP), entweder über zusätzliche ÖPP-Projekte, oder durch eine Privatisierung des gesamten Autobahnnetzes. Zeigt sich, dass die Abstufung der Bundesstraßen vor allem vorangetrieben wird, um die *Privatisierung der Autobahnen* voranzutreiben, sollte zur Verhinderung einer Privatisierung gegen eine Abstufung votiert werden.

Zur zukünftigen Vermeidung "erzwungener" Autobahnbauten insbesondere in den *Stadtstaaten*, wie bei der A 100 in Berlin, sollte eine *Öffnungsklausel* vorgesehen werden, damit diese alternativen Verkehrsprojekte realisieren können. Dabei sollten auch Flächenländer mit großen Ballungsräumen, insbesondere das Ruhrgebiet, berücksichtigt werden.

2. Abgabe regionaler Schienenstrecken

Neben Bundesstraßen sollten auch nur regionale Bedeutung besitzende Schienenstrecken an die Länder abgegeben werden. Einerseits würde man auf diese Weise diese dem Zugriff der Börsenbahn entziehen. Andererseits böte dies die Möglichkeit, endlich klare Zuständigkeiten für den regionalen Schienenverkehr in der Hand der Länder zu bekommen. Die sind zwar über das Regionalisierungsgesetz (RegG) mit Mitteln für die Bestellung von Verkehren ausgestattet. Die Finanzierung der Strecken ist aber unklar.

Eine Abgabe muss nicht zwingend an die Länder erfolgen, auch eine Abgabe an andere Gebietskörperschaften ist möglich. Gewährleistet sein muss aber,

- dass der Bund wie für abgestufte Bundesstraßen eine finanzielle Kompensation gewährt;
- dass die übernommenen Strecken bei knappen Kassen nicht entwidmet und/oder verkauft werden können;
- es eine gemeinsame, bundesweite Trassenvergabe gibt und die Höhe der Trassenentgelte nach einheitlichen Kriterien festgelegt werden; beides wäre von der mit mehr Rechten auszustattenden Bundesnetzagentur zu kontrollieren;
- dass bundeseinheitliche technische Standards festgelegt werden
- **dass der Schienenverkehr auf diesen Trassen eingebunden ist in einen bundesweit vernetzten Fahrplan und in ein bundesweit kompatibles Tarifsystem.**

3. Vision: Verkehrsträgerübergreifende Planung auf Landesebene

Zwischen der Abstufung von Bundesstraßen und der Übernahme regionaler Schienenstrecken ebenfalls durch die Länder gibt es große Parallelen. Würde beides realisiert, ergäbe sich dadurch für die Länder die Möglichkeit einer eigenständigen Landesverkehrsplanung, bei der Investitionsentscheidungen im Verkehrsträgerübergreifend erfolgen könnten. Um zu verhindern, dass diese zu Lasten des Schienenverkehrs ausfallen, könnte der Bund den Ländern vorschreiben, die zusammen mit der Übertragung der Netze verbundene Übertragung von Finanzmitteln eben nicht ungebunden, sondern mit einer klaren Zweckbindung zu versehen und dabei eine Quote von beispielsweise 50 Prozent für den Schienenverkehr vorzuschreiben.

Da Bundesstraßen bereits jetzt in Auftragsverwaltung von den Ländern geplant und gebaut werden, dürfte dies verwaltungstechnisch kein Problem sein. Anders sieht es bei den regionalen Schienenstrecken aus, für die dann vermutlich neue Kapazitäten in den Ländern aufgebaut werden müssten. Das gleiche gilt für die Landesparlamente, für die eine Verlagerung der Kompetenzen für Straßen und Schienenstrecken einen deutlichen Zuwachs an Entscheidungsfreiheit bedeuten würde.

Bei der sicherlich erforderlichen grundlegenden Novellierung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) im Zuge der Abgabe regionaler Schienenstrecken bestünde die Gefahr erneuter Streichungsrunden beim RegG und Anpassung an den mittlerweile erfolgten Abbau von Schienenstrecken, insbesondere in einigen Bundesländern im Osten.

4. Hintergründe

- *Abstufung von Bundesstraßen an die Länder*

Der Bund wollte im Zuge der Föderalismusreform II etwa die Hälfte aller Bundesstraßen an die Länder abgeben. Dies wird seit langem auch vom Bundes-

rechnungshof gefordert, der sogar alle Bundesstraßen an die Länder abgeben will.

Begründet wird dies damit, dass diese 20.000 km Bundesstraßen praktisch keine Fernverkehrsfunktion (mehr) haben, u.a. weil sie parallel zu (zwischenzeitlich gebauten) Autobahnen verlaufen. Der Bundesrechnungshof hat schon oft belegt, dass der Bund durch die Länder "über den Tisch" gezogen wird:

- die Länder planen eine zu großzügige Ausstattung der Straßen,
- viele sind eigentlich nicht notwendig für den Fernverkehr,
- statt selber Landes- oder kommunale Straßen (auszu)bauen, lässt man den Bund bauen,
- die Länder weigern sich, Bundesstraßen zu übernehmen,
- das BMVBS kann die Länder nur unzureichend kontrollieren, da dort keine ausreichenden Kapazitäten für die Detailprüfung vorhanden sind.

Eine Rolle bei diesem Vorschlag spielte auch, dass insbesondere die CDU/CSU-Fraktion ein Interesse daran hat, für Bundesverkehrswege verstärkt ÖPP anzuwenden. Dies sei einfacher, wenn der Bund nicht mehr für die – für ÖPP weitgehend uninteressanten – Bundesstraßen zuständig sei. Dann nämlich könne evtl. sogar das gesamte Autobahnnetz privatisiert werden.

Das Problem für den Bund ist, dass er eine Abstufung nur mit Zustimmung der Länder vornehmen kann. Diese Zustimmung bleibt deswegen aus, weil die Länder dann alle anfallenden Kosten tragen müssten. So gab es keine verbindliche Einigung in der Föderalismusreform II. Es wurde lediglich in einer allgemein gehaltenen EntschlieÙung festgehalten, dass Bund und Länder hierzu einen gemeinsamen Vorschlag erarbeiten.

Bislang planen und bauen die Länder Autobahnen und Bundesstraßen in sog. Auftragsverwaltung, die Baukosten trägt aber ausschließlich der Bund. Die Länder erhalten vom Bund eine pauschale Abgeltung der Planungskosten in Höhe von 3 Prozent, zuzüglich weitere 1-1,5 Prozent. Die tatsächlichen Planungskosten liegen für die Länder aber deutlich darüber, bei etwa 10-20 Prozent.

Umstritten ist vor allem, ob die Länder vom Bund einen finanziellen Ausgleich für die Übernahme der Bundesstraßen erhalten sollen. Der Bund will bislang gar keine Kompensation an die Länder zahlen, weil er der Auffassung ist, dass die Straßen durch den Verlust der Bedeutung für den Fernverkehr rechtlich nicht mehr als Bundesstraßen anzusehen sind. Das wird sich aber mit 100 Prozentiger Sicherheit nicht durchsetzen lassen, weil die Länder unter dieser Bedingung nicht zustimmen werden.

Das Beispiel Regionalisierungsgesetz – die Länder übernehmen damit den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund) – lehrt vielmehr, dass sich die Länder eine Übernahme von Bundesverantwortung großzügig entlohnen lassen. Das gilt trotz der Einschätzung, dass die Regionalisierungsmittel eigentlich immer noch nicht ausreichen. Damals war der Bund auf die Zustimmung der Länder angewiesen, weil die Übernahme des SPNV Teil der Bahnreform war. Bei den Bundesfernstraßen hingegen ist eine Änderung nicht zwingend erforderlich. Deswegen wird sich der Bund nur dann auf eine Abstufung inkl. Kompensation einlassen, wenn es sich um einen fairen Ausgleich und keine "Überkompensation" handelt.

Sonderfall Stadtstaaten

Insbesondere die Stadtstaaten, aber auch die Ballungsräume, leiden darunter, dass der Bund Bundesstraßen in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern nur außerhalb geschlossener Ortschaften baut. Deswegen müssen Hamburg, Bremen und Berlin de facto Autobahnen bauen, wenn sie nicht auf die Mittel des Bundes für Bundesfernstraßen verzichten wollen. Eine andere Verwendung der Investitionsmittel des Bundes, die (mit gewissen Zu- und Abschlägen) nach dem sogenannten Königsteiner Schlüssel an die Länder verteilt werden, ist nicht zulässig. Berlin z.B. kann weder kommunale Straßen und schon gar nicht den S-Bahn-Ring ausbauen, sondern nur die parallel verlaufende A 100.

Einordnung in den Kontext der Bundesverkehrswegeplanung

Grundsätzlich ist der Einschätzung zuzustimmen, dass viele Bundesstraßen keine Bedeutung für den Fernverkehr haben. Zudem werden fast keine neuen Bundesstraßen gebaut, der überwiegende Teil der Projekte an Bundesstraßen sind Ortsumfahrungen, die zur Entlastung von Ortsdurchfahrten dienen. Diese haben eindeutig nur regionale oder lokale Bedeutung, zumal der überwiegende Teil des Verkehrs regionalen Ursprungs ist.

Erfahrungen mit dem Bundesverkehrswegeplan zeigen zudem, dass der Bundestag als Gesetzgeber nicht in der Lage ist, weit mehr als 1.000 Straßenbauvorhaben adäquat zu bewerten. Ob ein Projekt wirklich nötig, vorrangig oder umweltpolitisch vertretbar ist, spielt leider bei der letztlichen Entscheidung oft keine Rolle. Die Bundesverkehrswegeplanung bietet vielmehr ein großes Einfallstor zur Profilierung für alle Abgeordneten, weswegen jeder Wahlkreis mit mindestens einem Verkehrsprojekt "versorgt" werden muss.

Die Länder nehmen ihren Anteil an den Planungskosten offensichtlich gerne in Kauf, wenn sie ansonsten Bau und Unterhalt komplett vom Bund geschenkt bekommen. Deswegen melden die Länder regelmäßig so viele Straßenprojekte wie möglich beim Bund an, auch wenn diese nicht unbedingt nötig sind, weil beispielsweise auch der parallele Ausbau einer anderen Straße den Verkehrsbedarf ebenso gut befriedigen würde (und deutlich billiger käme). Zudem sind viele Projekte überdimensioniert um auch lokale Verkehre

aufnehmen zu können, wodurch eigener Straßenbau unterbleiben kann.

Außerdem ist die Bundesverantwortung bequem für viele Landespolitiker, weil sie einerseits den (leider) oft an Straßenbau interessierten WählerInnen gegenüber zeigen können, dass sie Straße XY durchgesetzt haben, andererseits die Verantwortung für deren ausbleibende Realisierung auf den Bund schieben können.

Trotz der Bezeichnung "Bundesverkehrswegeplanung" gibt es keine verkehrsträgerübergreifende Analyse. Bundesfernstraßen-, Schienenwege- und Wasserstraßenprojekte werden de facto jeweils für sich bewertet. So kommt es immer wieder dazu, dass in einem Korridor zwei oder drei Verkehrswege parallel ausgebaut werden sollen. Das treibt die Gesamtinvestitionen in die Höhe.

Regionale Schienenstrecken

Die Mittel aus dem RegG sind nicht mehr eindeutig Infrastrukturmaßnahmen zugeordnet, wie es vorher durch den § 8 Abs. 2 RegG (alt) möglich war.

Die Bundesmittel für die Schienenwege fließen fast ausschließlich in Fernstrecken, da der Bund davon ausgeht, dass die Länder die RegG-Mittel für regionale Strecken verwenden können, laut Bundesverkehrswegeplan 2003 sollen es 900 Mio. Euro pro Jahr sein. Dies geschieht aber in nur geringem Ausmaß und wird in den Ländern sehr unterschiedlich gehandhabt. Zudem gibt es noch geringe Mittel aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), die für die Entwicklung von Schieneninfrastruktur nur dann eingesetzt werden, wenn sie (überwiegend) dem Personennahverkehr dienen. Das GVFG läuft allerdings 2019 aus – das wurde bei der Föderalismusreform vereinbart. In der seit 2009 geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zum Erhalt des Schienennetzes der Bahn wurde – eigentlich zweckwidrig – vereinbart, dass bis 2013 jährlich knapp 200 Millionen Euro für "die Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs" verwendet werden.

Schienenstrecken, die ausschließlich für Güterverkehr bestimmt sind (u.a. sogenannte Industriestammgleise) werden derzeit nur (freiwillig) über Wirtschaftsförderprogramme der Länder zu max. 50 Prozent bezuschusst. Es gibt auch Bundesländer, die ein Schienenförderprogramm aufgelegt haben, z.B. Baden-Württemberg. Von Bundeseite ist noch das Gleisanschluss-Förderprogramm zu erwähnen – ausschließlich für Güterverkehr. Strecken nichtbundeseigener Bahnen können derzeit gar nicht aus Bundesmitteln bezahlt werden. Hier scheint es aber Bewegung zu geben, die neue Koalition hat zumindest angekündigt, die "rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur" zu schaffen.

Der Autor ist seit 1.1.2009 Verkehrsreferent der Fraktion DIE LINKE im Bundestag.

Bahnpreise – Entwicklung und Erhöhung. Katastrophaler Start der Bahn ins Jahr 2010

Pressemitteilung

Den Start der Bahn ins neue Jahr 2010 sieht die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag, Sabine Leidig, unter dem ungünstigen Stern "fortgesetzter Kurs auf Börsenfähigkeit".

"Das Scheitern der Kopenhagener Klima-Konferenz hat eines deutlich gemacht: Ohne eine massive Förderung der Schiene können die dringenden Ziele des Klimaschutzes nicht verwirklicht werden. Tatsächlich weist der Start der Bahn ins neue Jahr in die entgegengesetzte Richtung." Für diese Fehlentwicklung seien zum Jahreswechsel drei Aspekte charakteristisch:

Erstens Fahrplaneinschränkungen: Anstelle des Ausbaus gibt es Einschränkungen der Schienenverkehrsangebote. Ausgerechnet über Weihnachten wurde vier Tage lang der ICE-Verkehr auf einzelnen Strecken massiv eingeschränkt - ein Vorgeschmack auf das, was kommt: Zwischen Januar und März 2010 wird der ICE-Verkehr bundesweit massiv reduziert bzw. es wird mit Ersatzangeboten (IC/EC) gefahren.

Zweitens Sicherheitsproblematik: Was im Juli 2008 mit einem ICE-Achsbruch in Köln begann, hat sich inzwischen auf alle Bereiche des Schienenverkehrs ausgeweitet: Im Güterverkehr konstatierte das Eisenbahn-Bundesamt an "20 Prozent der Waggon sicherheitsrelevante Mängel". Im Nahverkehr soll die

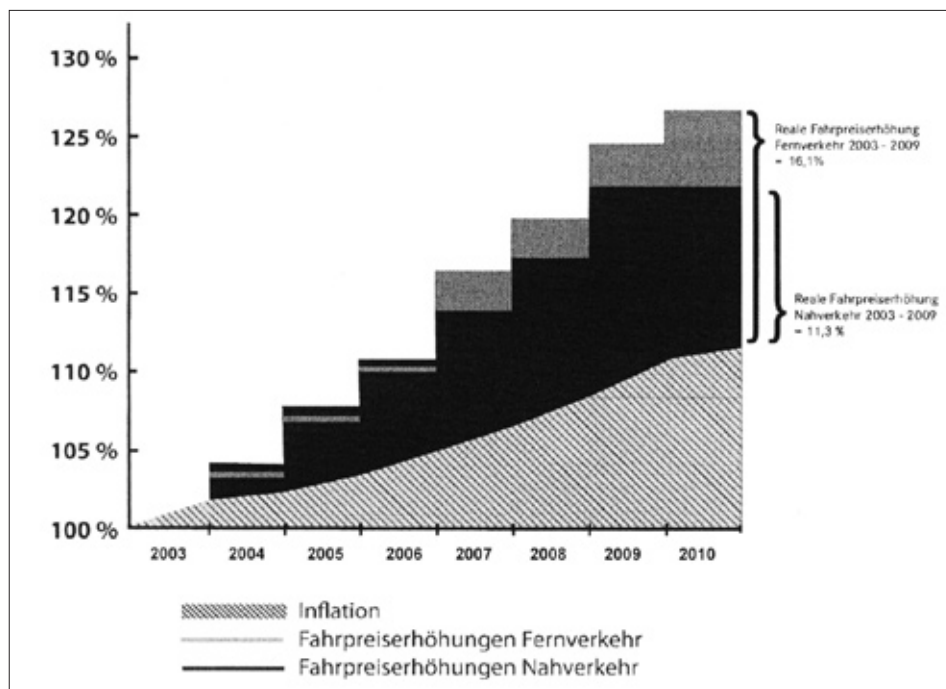
S-Bahn-Berlin erst 2013 wieder im Normalbetrieb verkehren. Im Fernverkehr ist ab Januar 2010 ein Auswechseln Tausender Radsatzwellen erforderlich.

Drittens Fahrpreiserhöhungen: Bei der Bahn gilt das Absurdistan-Motto "Weniger Qualität kostet eben mehr." Nach detaillierten Berechnungen unseres Büros stiegen die Fahrpreise der Bahn im Fernverkehr seit 2004 um 27 Prozent. Abzüglich der Inflationsrate sind es rund 15 Prozent.*). Leidig: "Das sind noch die offiziellen Durchschnittswerte. Tatsächlich liegt die Preissteigerung deutlich höher, weil die Leute zunehmend zur Nutzung der teuren ICEs gezwungen werden, weil Schalterzuschläge anfallen und Reservierungskosten überproportional stiegen." Besonders krass der Umgang mit der Stammkundschaft: Die BahnCard50 erlebte seit 2001 eine Preissteigerung von 64 Prozent (2001:140 Euro; seit dem 13.12.2009: 230 Euro).

Für DIE LINKE haben all diese Verschlechterungen eine gemeinsame Ursache: die Privatisierung der Bahn. Leidig: "Seit knapp einem Jahrzehnt wird die Bahn auf Börsenfähigkeit getrimmt – auf Kosten der Sicherheit, zu Lasten der Qualität, mit höheren Fahrpreisen. Auch die neue Bundesregierung und der neue Bahnchef verfolgen dieses Ziel."

*) Die genaue Auflistung der Fahrpreiserhöhungen und der Abgleich mit der Inflation kann abgerufen werden unter unserer website. (Hier im Verkehrspolitischen Zirkular: siehe die folgenden Seiten).

Bahnpreise – Aktuelle Erhöhung, mittelfristige Entwicklung



Fahrpreiserhöhungen der Deutschen Bahn AG im Zeitraum 1. Dezember 2003 bis 31. Dezember 2009

Im allgemeinen Bahn-Chaos ging weitgehend unter, dass die Deutsche Bahn AG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 erneut die Preise anheb. Wir haben die Entwicklung seit 2004 bilanziert – mit erschreckenden Ergebnissen.

Interview mit MdB Sabine Leidig

1,8 Prozent Fahrpreiserhöhung der Deutschen Bahn am 13.12.2009 – das klingt doch moderat.

S.L.: Wir haben die Fahrpreiserhöhungen über einen längeren Zeitraum hinweg zusammengestellt. Das Ergebnis ist erschreckend. Die Bahnpreise stiegen seit 2004 real um 16 Prozent.

Die Bahn wird sagen: Alles wird doch teurer.

S.L.: Es handelt sich um einen Zeitraum, in dem die realen Einkommen der Mehrheit der Bevölkerung nicht mehr stiegen. Bei vielen sank sogar der Lebensstandard. Sodann sind die 16 Prozent nur der offizielle Wert. Die verdeckten Fahrpreiserhöhungen einbezogen, kommen wir auf 20 Prozent oder ein Fünftel. Seit 2000 gerechnet liegen die Erhöhungen bei real 25 bis 30 Prozent. Das hat für Hunderttausende Menschen ganz praktische Folgen. Manche Leute müssen auf die traditionelle Zugfahrt an Weihnachten zu Verwandten verzichten. Bei vielen heißt es doch längst: Für uns ist die Bahn als Verkehrsmittel schlicht zu teuer.

Die Bahn verweist auf die Inflationsrate und auf gestiegene Personalkosten.

S.L.: Wir haben die Inflation bereits berücksichtigt. Das Argument Personalkosten überzeugt nicht. Die Bahn hat seit 2004 im Bahnbereich die Beschäftigtenzahl um gut 20.000 reduziert – bei weitgehend gleichbleibenden Transportleistungen. Dort, wo es um den Börsengang geht, hebt die DB AG hervor: "Die Produktivität je Beschäftigten ist deutlich gestiegen". So stiegen bis 2008 ja auch die Gewinne massiv. Im übrigen verwies die Bahn im Dezember 2008 noch auf "deutlich gestiegene Energiekosten". Nun fielen jedoch zwischen 2008 und 2009 die Energiepreise um rund 20 Prozent. Daran gemessen müssten die Bahnpreise jetzt sogar sinken.

Haben Sie Vorschläge, was anders gemacht werden müsste?

S.L.: Erstens fordern wir einen Ausbau des Schienennetzes und einen deutliche Steigerung der Schienenverkehrsangebote. Die Bahn muss für alle da sein. Zweitens muss das allgemeine Niveau der Fahrpreise im Schienenverkehr deutlich gesenkt werden. Es ist doch aberwitzig, wenn Fliegen deutlich preiswerter wurde, wenn die Kosten im Straßenverkehr in jüngerer Zeit ebenfalls sanken – und wenn Bahnfahrten immer teurer wird.

Schließlich muss man Bahnfahrten für die Masse der Menschen attraktiv gestalten. Ein Autofahrer rechnet doch so: Das Auto, die Versicherung und die Steuer sind bereits bezahlt – also kostet für mich die Fahrt von Berlin nach Frankfurt nur die Spritkosten, rund 65 bis 70 Euro.

Auf die Bahn bezogen heißt das: Man muss Mobilitätskarten wie die BahnCard50 – mit der die Bahnpreise

ein Jahr lang halbiert werden – und die BahnCard100 – bei der man einmal im Jahr einen festen, hohen Betrag bezahlt und dann immer "umsonst" fährt – im Preis so günstig anbieten, dass die Leute massenhaft diese Mobilitätskarten erstehen. Dann rechnet man ähnlich wie ein Autofahrer: Die BahnCard50 hab ich bereits, also kostet für mich die Fahrt Berlin-Frankfurt nur die Hälfte des aktuell offiziellen Preises von 97 Euro, also knapp 50 Euro. Das ist bereits preiswerter als mit dem Pkw. Wenn das allgemeine Fahrpreisniveau noch, wie wir fordern, gesenkt wird, kosten auch zwei Bahnfahrkarten mit BahnCard50 weniger als eine Autofahrt mit zwei Personen.

Ist das keine Preispolitik am grünen Tisch?

S.L.: In der Schweiz haben – gemessen an der unterschiedlichen Einwohnerzahl – ziemlich genau zehn Mal mehr Leute das "Halbtaxticket", das unserer BahnCard50 entspricht. Das "Generalabonnement – GA", das unserer BahnCard100 entspricht, haben auch zehn Mal mehr Leute. Die Menschen in der Schweiz fahren pro Jahr und Nase fast drei mal mehr

Kilometer mit der Bahn, wobei das Land bekanntlich deutlich kleiner ist als Deutschland. Dabei erhält der schweizerische Schienenverkehr gemessen an den Leistungen deutlich weniger staatliche Unterstützungszahlungen als der Schienenverkehr in Deutschland. Die Top-Manager bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) folgen der Logik: Gute Qualität, also hoher Komfort, plus pfiffige Preise ergeben eine zufriedene und wachsende Kundschaft.

Wie sieht da die Preispolitik der Deutschen Bahn aus?

S.L.: Der Preis der BahnCard50 lag 2001 bei 140 Euro. Seit dem 13. Dezember 2009 liegt er bei 230 Euro. Die Preissteigerung im Zeitraum 2001 bis 2009 liegt bei sagenhaften 64 Prozent. Die Bahn vergrault genau die Kundschaft auf die es für eine nachhaltige Verkehrspolitik ankommt: – die aktuelle Stammkundschaft und die die potentielle Massenkundschaft.

Erstmals abgedruckt in der Tageszeitung junge Welt vom 6. Januar 2010

Fahrpreiserhöhungen der Deutschen Bahn AG

im Zeitraum 1. Januar 2004 bis 31. Dezember 2009

Jahr	Fahrpreiserhöhungen			Verbraucherpreisentwicklung			Reale Fahrpreisentwicklung seit 2004 (Sp. 4 – Sp. 7)
	Datum/ Prozent der Erhöhung	Indexplus	Index Fahrpreise nominal; 2004=100	Inflationsrate			
in %	Indexplus	Inflation Index 2004 = 100					
2004	1.4.04/3,4 %	3,40	103,40	1,7 %	1,7 0	101,7	5,3 %
	12.12.04/3,5 %	3,62	107,02				
2005	11.12.05/2,9 %	3,10	110,12	1,5 %	1,53	103,23	6,9 %
2006	-	-	(110,12)	1,6 %	1,65	104,88	(6,9%)
2007	Jan. 07/5,6 %	6,17	116,29	2,3 %	2,41	107,29	12,4%
	9.12.07/2,9 %	3,37	119,66				
2008	14.12.08/3,9 %	4,67	124,33	2,6 %	2,79	110,08	14,3 %
2009	13.12.09/1,8 %	2,20	126,53	0,4 %	0,44	110,52	16,0 %

Quellen, Angaben und Berechnungen: Jeweilige offizielle Mitteilungen der Deutschen Bahn AG; ergänzende Berichte in: Die Welt vom 13.2.2008; Die Welt vom 14.12.2009; Auswertungen durch VCD und Bahn für Alle.

Inflationsrate: Statistische Bundesamt Wiesbaden.

Einzelne Berechnungen und Zusammenstellung: Winfried Wolf

Das Bahnprojekt Stuttgart S21

Baubeginn rückt näher – Widerstand wird stärker

Seit fast eineinhalb Jahrzehnten wird in der Hauptstadt Baden-Württembergs ein verkehrspolitisch unsinniges, sündhaft teures und städtebauliches zerstörerisches Großprojekt verfolgt. Auch der neue Bahnchef und die neue Bundesregierung wollen daran festhalten.

von Winfried Wolf

Das Projekt "Stuttgart21" - die Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in den Untergrund und die Umwandlung des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof - ist das wohl größte Bahnprojekt, das in der deutschen Verkehrsgeschichte je geplant worden ist. Es ist zugleich ein Projekt, das in extremer Weise verkehrspolitischen und städtebaulichen Schaden anrichtet. Dies wurde im Einzelnen in unterschiedlicher Weise von der Bewegung gegen Stuttgart21 vor Ort dargelegt (siehe Adressen unten). Dies wird in dem aktuellen Faltblatt der LINKEN (DIE LINKE im Bundestag und DIE LINKE in Stuttgart), das im Januar 2010 erstellt wurde und das diesem Zirkular beiliegt (bzw. das über das MdB Büro Sabine Leidig bezogen werden kann), skizziert.

Vor allem wird dies ausführlich darlegt im folgenden Beitrag von Professor Karl-Dieter Bodack, der aktiv im Bahnfachleutkreis Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) ist.

Aus politischer Sicht ist Stuttgart 21 auch aus einem spezifischen Grund interessant: Es gibt hier wie selten zuvor bei einem verkehrspolitischen Projekt einen breit verankerten und fachlich fundiert vorgetragenen Widerstand gegen dieses Projekt, der sich seit Ende der 1990er Jahre herausgebildet hat. Es gab dutzende Kundgebungen gegen Stuttgart 21 - oft mit vielen Tausend Beteiligten. Es gab ein Bürgerbegehren (zur Durchführung eines Bürgerentscheids über Stuttgart 21), das in nur sechs Wochen von 67.000 Bürgerinnen und Bürgern unterzeichnet wurde (das Quorum lag bei 20.000; das Bürgerbegehren wurde schließlich mit fragwürdigen juristischen Winkelzügen abgelehnt.).

Und es gibt eine bewundernswerte Kreativität bei diesem Widerstand. Ein Beispiel von vielen: Wenige Stunden, nachdem sich der Bahn-Aufsichtsrat am 10. Dezember 2009 für die Durchführung von Stuttgart 21 ausgesprochen hatte, demonstrierten in Stuttgart erneut rund 1500 Menschen gegen den Beschluss. Der Arnulf-Klett-Platz vor dem Hauptbahnhof mit der sechsspurigen Durchgangsstraße wurde eine halbe Stunde lang blockiert. Danach zog die Menge in die Innenstadt. Mit Töpfen, Trillerpfeifen, Blasinstrumenten, Blechdosen und Sprechchören wurde Alarm geschlagen. Zuvor hatte es einen "Flash-Mob" gegeben: Die Protestierer hatten mit - in der Regel biologisch angebauten - Bananen in der Hand versucht, mit Bahnchef Grube zu telefonieren - und damit zugleich gegen die Bananenrepublik demonstriert, in der ein solch absurdes Verkehrsprojekt gegen den Willen der Mehrheit vor Ort durchgesetzt werden soll.

Seit Dezember 2009 - also seit Eintritt in die "heiße Phase" in Richtung Baubeginn - gibt es eine neue Steigerung des Widerstands: die "Montagsdemos". Seither demonstrieren an jedem Montag jeweils mehr als 1000 Menschen - einige Male bereits drei- und viertausend Menschen - am Stuttgarter Hauptbahnhof, Nordausgang, gegen das Mega-Gaga-Projekt.

In einem euphorischen Brief von Bahnchef Rüdiger Grube vom 10. Februar 2010 an die "lieben Mitarbeiterinnen und lieben Mitarbeiter" heißt es: "Kein Projekt dieser Größenordnung bleibt unwidersprochen. (...) Man wird jedoch bald feststellen, dass es zum Bau von Stuttgart 21 keine echte Alternative gab."

Wie zuvor Hartmut Mehdorn, so wiederholt der (nicht mehr so neue) Bahnchef Grube eine Mär, die typisch für diese Art Betonpolitik ist. Diese besagt: die Gegnerinnen und Gegner sind alle nur "Neinsager".

Seit 2007 liegt mit "K 21" (= Kopfbahnhof 21) ein detailliertes Alternativ-Konzept vor. Sein dreifacher Charme: 1. Ein Integraler Taktfahrplan wird ermöglicht (was mit Stuttgart 21 ausgeschlossen wäre). 2. Die Fahrtzeiten sind eher kürzer als bei Stuttgart 21. 3. Die Kosten liegen bei einem Drittel.

Infos siehe: www.kopfbahnhof-21.de HYPERLINK "http://www.kopfbahnhof-21.de/"
Und HYPERLINK "http://www.stuttgart21-nein-danke.de/" www.stuttgart21-nein-danke.de

Für Stuttgart 21 gibt es viele Gründe – Welche sind die ausschlaggebenden?

von *Karl-Dieter Bodack*¹

Die verantwortlichen Politiker und der große Kreis der Befürworter freuen sich, dass nun nach fast zwei Jahrzehnten der Planungen und Diskussionen die Bauarbeiten beginnen sollen. Die Promotoren haben viele Gründe, denn der heruntergekommene Bahnhof bedarf dringender Verbesserungen. Da es eine Reihe von Alternativen zu der beschlossenen Planung gibt, die offensichtlich nur einen Bruchteil der jetzt geplanten öffentlichen Mittel erfordern würden, stellt sich die Frage nach den Gründen für die Entscheidung, mehr Geld als notwendig auszugeben.

Dabei sei hier ausgeblendet, dass die aktuelle Planung eine Reihe unerwünschter Nachteile gegenüber dem Ist-Zustand schafft, u.a. werden die wesentlich höheren Stations- und Trassenkosten Bund und Land zu höheren, jährlich wiederkehrenden Ausgaben zwingen werden – es sei denn, die Zugleistungen würden eingeschränkt.

Welche, vordergründig bislang nicht diskutierten Gründe liegen der Entscheidung für das Großprojekt zu Grunde? Warum wurden die Alternativen, die nur einen Bruchteil kosten würden, gar nicht ernsthaft untersucht?

Vordergründige Ziele von S21

Die vordergründig genannten Ziele sind leicht mit relativ wenig Aufwand erreichbar:

1. Der Zustand des Bahnhofs erfordert dringende Instandhaltungsmaßnahmen.

Dies ist Aufgabe der DB AG: Die DB Station und Service nimmt im Stuttgarter Hauptbahnhof etwa 5 Millionen Euro pro Jahr allein aus dem Zugverkehr ein; etwa die Hälfte stammt aus "Bestellerentgelten", also aus Steuermitteln des Bundes. Es ist zu vermuten, dass diese jährlichen Beträge bislang weitgehend an anderen Stellen verwendet wurden – vielleicht sogar, um Speditionen und Logistikunternehmen zu finanzieren, die die DB AG u.a. in Alaska, Kuala Lumpur und Neuseeland kaufte.

Nun scheint es an der Zeit, den Nachholbedarf aus Einnahmen und Erträgen aus anderen Unternehmensteilen zu finanzieren – ohne Steuermittel!

2. Das Erscheinungsbild des Bahnhofs ist wenig attraktiv.

Dies gilt vor allem für die Bahnsteige: Hier sind neue Lösungen für ein zukunftsweisendes Ambiente gefragt. Großzügige Glashallendächer, Nutzung von

Solarenergie, neue Ausstattungen der Bahnsteige sollten mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, dazu sei ein Betrag von 240 Millionen Euro vorgeschlagen, doppelt so viel, wie Glashalle des Berliner Hauptbahnhofs gekostet hat.

3. Die Haltezeiten sollten verkürzt werden

Der Durchgangsbahnhof soll die Zugfahrt- und Haltezeiten um etwa 3 Minuten verkürzen. Dies ist annähernd auch im Kopfbahnhof erreichbar, wenn die bisher unbenutzten Gepäckbahnsteige von den Bahnsteigstützen befreit und zum Aussteigen genutzt werden. Damit werden auch die gegenläufigen Fahrgastbewegungen auf den Bahnsteigen vermieden, das Geschehen wird stressfreier. Die S-Bahn München schafft selbst an hoch frequentierten Stationen mit solchen Doppelbahnsteigen Haltezeiten von nur 30 Sekunden! Die Kosten für die Ertüchtigung der derzeit ungenutzten und zu niedrigen Bahnsteige seien auf 20 Millionen Euro geschätzt.

4. Die Fahrzeiten auf der Magistrale Paris-Budapest sollen verkürzt werden.

Tatsächlich schafft S21 mit der Neubaustrecke nur Fahrzeitverkürzungen in Richtung München. Im Jahr 1995 fuhr der ICE von München nach Stuttgart mit guter Pünktlichkeit fahrplanmäßig in 2 Stunden 1 Minute; heute sind es 2 Stunden 24 Minuten!

S21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm soll die Züge um 26 Minuten beschleunigen. Würden der Fahrplan und Betriebsführung von 1995 wieder eingeführt, wäre dies bis auf 3 Minuten bereits jetzt erreichbar (Am 9.2.2010 fuhr ein verspäteter ICE von Stuttgart Hbf nach München-Pasing in 1 Stunde 59 Minuten!). Würde in relativ flachem, ungebautem Gelände zwischen Amstetten, Ulm und Augsburg die dort wegen der Kurven langsame Strecke begradigt, wären leicht weitere Minuten Fahrzeitkürzung erreichbar. Dafür seien 140 Millionen Euro veranschlagt.

5. Der Güterverkehr auf der Schiene leidet unter Engpässen

Die geplante Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm wird gegenüber der bestehenden Strecke voraussichtlich ein um 60 Prozent höheres Trassenentgelt kosten, die Güterzüge auf eine um 10 km längere Steigungsstrecke zwingen, die statt jetzt etwa 250 zukünftig 450 m Höhendifferenz aufweist: Daher ist abzusehen, dass hier überhaupt kein Güterverkehr stattfinden wird! Zurzeit fahren im Neckartal nur noch etwa 200 Züge, darunter nur 50 Güterzüge, pro Tag; die Strecke ist gar nicht ausgelastet². Bei Bedarf könnte leicht die Strecke über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth genutzt werden: Sie hat nur minimale Steigungen, kostet geringes Trassenentgelt und erschließt sowohl den Raum Augsburg-München, wie auch die Regionen Ingolstadt und Regensburg. Mangels Bedarfs ist sie zurzeit nachts geschlossen.

¹ Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, geboren in Stuttgart, Studium in Essen, Stuttgart und Berkeley/USA, arbeitete fast drei Jahrzehnte in Stabs- und Führungspositionen bei der DB und DB AG und berät freiberuflich Bahngesellschaften, Unternehmen und Initiativen. Stand: 15.2.2010. Kontakt: kd.bodack@gmx.de, 08 142-53477.

Für eine Streckenertüchtigung seien 100 Millionen Euro Bundesmittel veranschlagt.

6. Die Stadt braucht freie Flächen für Läden, Dienstleistungen und Büros

Tatsächlich sollte Investoren und Unternehmen jede Entwicklungsmöglichkeit geboten werden. Das ist leicht und unmittelbar jetzt möglich, wenn das Bahngelände zur Überbauung frei gegeben werden würde. In Basel, Schweizer Bahnhof, ist dies zu besichtigen: Quer über alle Gleise und Bahnsteige eine großzügige Ladenpassage mit Zugängen zu den Bahnsteigen, sowie ein Bürogebäude über den Gleisanlagen. Eine auf Stützen errichtete Platte dürfte bei den derzeitigen Grundstückspreisen von potenziellen Investoren leicht finanzierbar sein – öffentliche Mittel scheinen hier nicht erforderlich, außer für Erschließungsmaßnahmen.

7. Viele Menschen suchen Wohnung in stadtnaher Lage

Für Wohnbauten bieten sich Teilflächen des Abstellbahnhofs und des Bahnbetriebswerks an, die auch heute schon für den Bahnbetrieb entbehrlich erscheinen. Außerdem wären die Flächen in Untertürkheim, die für S21 vorgesehen sind, für eine Wohnbebauung zu nutzen. Die DB AG wird die Flächen zur Verfügung stellen, sobald die Grundstückeerlöse die Kosten für notwendige Investitionen decken.

8. Flughafen und Messe sollen direkter und schneller erreicht werden

Direktverkehre mit Regionalexpress und IC-/ICE-Zügen werden möglich, wenn

über die Gäubahn und mit der geplanten Neubaustrecke Flughafen-Wendlingen der Flughafen besser erschlossen wird. Da die geplante Neubaustrecke entlang der Autobahn A8 verläuft und nur einen kurzen Tunnel erfordert, ist sie relativ kostengünstig zu bauen. Sie ist planfestgestellt, der Bau könnte begonnen werden, damit bereitstehende Bundesmittel abgerufen werden. Mit diesen Anbindungen entfällt für viele Fahrgäste das derzeitige Umsteigen in S-Bahnen. Die Kosten für Neu- und Ausbaumaßnahmen seien auf 500 Millionen Euro geschätzt.

9. Steuergelder schaffen Arbeitsplätze

Das ist unstrittig – allerdings entstehen doch wohl gleich viele Arbeitsplätze, wenn die Gelder in andere Bauvorhaben investiert werden.

Die Umwidmung von Mitteln, die die DB für S21 bereitstellt, auf andere Ausbaumaßnahmen im Netz, dürfte kurzfristig möglich sein: Sie kann dies selbst tun.

Die Mittel des Landes und der Stadt werden viel notwendiger in andere Projekte investiert werden und dafür Mehrheiten in den Parlamenten finden.

Die derzeit geplanten Finanzierungsanteile des Bundes verbleiben teilweise in den geplanten Maßnahmen Gäubahn-Anschluss, Flughafenzufahrten, Neubaustrecke nach Wendlingen und müssten nur teilweise in Sanierungs- und Ausbauvorhaben im Kopfbahnhof und auf Bestandsstrecken umgewidmet werden. Dies erfordert die Zustimmung des Bundes mit dem Risiko, dass ggf. einige hundert Millionen aus dem derzeit etwa 2 Milliarden Euro Bundes-Budget dem Land B-W verloren gehen.

Milliarden Euro Differenzen

Errechnet man die Größenordnung der Kosten dieser Alternativen, so kommt auf eine Größenordnung von einer Milliarde Euro an Steuermitteln, um die notwendig erscheinenden Ziele weitgehend zu erreichen. Die DB AG wird darüber hinaus die Erstattung verlorener Planungskosten in Höhe von bis zu 200 Millionen Euro geltend machen. Dazu kommt die Sanierung der Gleisanlagen aus dem "Topf" Netzinstandhaltung der DB AG, der etwa zu zwei Dritteln als dem Bundeshaushalt gespeist wird, dafür scheinen 100 bis 200 Millionen Euro erforderlich.

Das Projekt S21 soll maximal 4,9 Milliarden, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollte nach ursprünglicher Schätzung 2,1 Milliarden Euro kosten. Dabei ist der Betrag für die Neubaustrecke nicht aktualisiert, de facto muss mit Kosten von über 5 Milliarden Euro gerechnet werden. Dieser Betrag ergibt sich, wenn man die abgerechneten Kosten der Neubaustrecke Ingolstadt-Nürnberg auf die Streckenlängen und die Tunnelvolumina der schwäbischen Strecke überträgt³. Damit kosten die geplanten Bahnprojekte Stuttgart-Ulm voraussichtlich 10 Milliarden Euro.

Der Kostenvergleich möglicher Alternativen zu den geplanten Maßnahmen zeigt: Zur Schaffung ähnlicher Nutzeffekte werden mit den derzeitigen Projekten sieben bis achtfach höhere Beträge erforderlich als unbedingt notwendig erscheinen.

Selbst wenn die Alternativen drei mal so teuer würden, als hier veranschlagt, so bliebe der Faktor zwei – das aktuelle Projekt kostet zwei mal so als die relativ einfach realisierbaren Alternativen als notwendig.

Dies sollte die drängenden Fragen aufwerfen:

- Aus welchen Gründen wird ein Mehrfaches an Steuergeldern und Mitteln der DB AG bereitgestellt, als zur Erreichung der wichtigsten Ziele erforderlich sind?

- Was bewegt die DB AG und die verantwortlichen Politiker dazu, sechs, sieben oder acht Mal Gelder mehr auszugeben, als zur Erreichung der materiellen Ziele notwendig erscheinen?

Grundlegende Ursache

Die Ursache dafür, dass in der Größenordnung zehn Milliarden Euro für umstrittene Nutzen verplant

² Dass die DB selbst keinen Bedarf für diese NBS sieht, ist ersichtlich aus: Werner Weigand: Mehr Kapazität für den Schienenverkehr ...Eisenbahntechnische Rundschau, ETR Heft 12/2009

³ Der Verfasser stellt die entsprechende Rechnung gern zur Verfügung

werden, liegt in der Entstehungsphase vor zwei Jahrzehnten: Da fand ein Bahnprofessor die Idee, Züge quer durch den Bahnhof fahren zu lassen, zunächst mit 2 oder 4 Gleisen für den Schnellverkehr und so den Flughafen anzuschließen. Es standen hier also zunächst nicht Probleme im Vordergrund, sondern eine Idee, für die dann Probleme gesucht und gefunden wurden.

Die ursprüngliche Idee kann auch heute noch als relativ rational erscheinen, da sie mit schätzungsweise einem Viertel oder Fünftel des derzeit geplanten Aufwands binnen zehn Jahren realisierbar wäre. Sie fand allerdings zunächst keinen Widerhall und wurde erst dadurch faszinierend, vielleicht sogar betäubend, dass sie auf acht Bahnhofsgleise und aufwendige unterirdische Aus-/Zufahrtstrecken unter dem Neckar auf ein mehrfaches Bauvolumen aufgebläht wurde. Dazu kam eine Neubaustrecke in einem Gebirge, das absolute Höchstforderungen an Tunnelbauten stellt: Das Projekt geriet damit ins Gigantische, die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft gerieten in Begeisterung. Die Mehrheiten der Parlamentarier in Stadt und Land stimmten zu – auf der Basis unrealistischer Kostenwerte und offensichtlich unwissend, welche finanziellen und terminlichen Risiken zwangsläufig entstehen.

Ein nahe liegender Grund

Als erster Grund kann gesehen werden, dass Fakten ignoriert werden. Dass z.B. wirtschaftliche Güterzüge eine Lok und 1500 Tonnen Last haben und damit nicht 17 km Steigungen mit 2,5 Prozent⁴, wie sie von der DB geplant sind, überwinden können. Und dass es zwischen Stuttgart und Donauwörth eine nicht ausgelastete Strecke gibt, die minimale Steigungen hat und leicht für den Güterverkehr nutzbar ist. Warum werden solche unstrittigen Fakten nicht bekannt? Oder ignoriert? Oder verschwiegen?

Die DB AG kennt natürlich diese Fakten: Warum bringt sie die daraus möglichen Alternativen nicht in die Diskussionen ein? Ein Grund ist leicht zu entdecken: Neubaumaßnahmen werden vom Bund und Land bestellt und bezahlt. Schätzungsweise ein Fünftel der Baukosten verbleibt im DB Konzern für Eigenleistungen. Die Wertschöpfung und damit die Gewinnchancen steigen mit wachsenden Investitionen:

Je teurer ein Vorhaben, desto gewinnträchtiger ist es. Da die DB AG ein Wirtschaftsunternehmen ist und auf maximale Gewinne ausgerichtet ist, ist dies durchaus legitim. Allerdings steht dieses Streben im Gegensatz zum öffentlichen Interesse, das die Ausgaben minimiert sehen möchte.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssten die jeweiligen Geldgeber sich das entsprechende Know-How und Kontrollmöglichkeiten verschaffen – eine lohnende Aufgabe, da es sich bundesweit um Milliardenbeträge

⁴ Maximal sind es 3,3 Prozent, die Neubaustrecke ist im Mittel so steil wie die Nordrampe der Gotthard-Bergstrecke, die derzeit durch einen Basistunnel ersetzt wird.

handelt, die bei Neubauvorhaben der DB AG einsparbar wären. Des Weiteren müssten Bundes- und Landesregierungen als Geldgeber die DB AG real veranlassen, möglichst kostengünstig zu planen

Konkret lässt sich dies in einem aktuellen Fall belegen. Ein 25 km Teilabschnitt der Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt ist von der DB AG für 1 Milliarde Euro geplant, sehr aufwendig, da lange Tunnelstrecken erforderlich scheinen. Eine Bürgerinitiative hat bei einem kompetenten Planungsbüro eine Alternativplanung erstellen lassen: Sie vermeidet Tunnel, nutzt vorhandene Strecken und kostet daher nur rund 500 Millionen Euro. Die betroffenen Gebietskörperschaften lehnen die DB Planung ab und stimmten einhellig der Alternativplanung zu.

Trotz der um 500 Millionen Euro höheren Kosten realisiert die DB AG gegen alle Widerstände ihre Planung. Der Vorstand Technik der DB AG, Herr Dr.-Ing. Kefer macht in einem Gespräch, an dem Verfasser teilnahm, dazu geltend, dass er zur Prüfung dieser Alternative keinen Auftrag der Bundesregierung habe und sich daher legitimiert sehe, die 500 Millionen Euro aufwändigere Variante zu bauen. Die Bundesregierung erteilt einen solchen Auftrag nicht – daher werden hier 500 Millionen Euro Steuermittel offensichtlich unnötig verbaut⁵.

Ein weiterer Grund

Weiter kann beobachtet werden, dass kostengünstige Lösungen nicht erkannt werden. Es ist doch einleuchtend, dass es nur einen Bruchteil kostet, eine Strecke in flachem, wenig besiedelten Gebiet auf 200 oder 300 km Geschwindigkeit zu ertüchtigen, als Tunnel durch die schwäbische Alb zu graben, wo Höhlendurchsetzter Jura und extremer Wasserdruck maximale Herausforderungen auch für modernste Tunnelbautechniken darstellen.

Die Nutzung zweier Bahnsteige an einem Zug zur Beschleunigung des Aus- und Einsteigens kostet auch nur einen Bruchteil dessen, was ein Bahnhofsneubau mit schnelleren Zufahrten erfordert.

Kosten zu sparen erfordert Kreativität! Innovationen sind oft nahe liegend, können jedoch nicht entdeckt werden, wenn man auf bestimmte Lösungen fixiert ist und andere Menschen ignoriert, die erfinderisch sind.

Ein oft zu beobachtendes Verhalten ist dann die Abwehr: Man verweigert sinnvolle Realisierungswege und erfindet Hindernisse, Schwierigkeiten und kostenintensive Details und versucht damit, kostengünstigere Lösungen zu begraben.

Ein wesentlicher Grund

Um die Politiker scharft sich ein "Freundeskreis" aus maßgeblichen Unternehmern und Führungskräften der Unternehmen, die zweifellos umso größere

⁵ Dachverband der Bürgerinitiative "Das bessere Bahnkonzept", heinz_schielein@web.de

Gewinnchancen haben, je größer die Projekte sind. Tunnelprojekte erscheinen vor allen anderen Baugewerken deswegen lukrativ, da zahlreiche unvorhersehbare Baustellenereignisse zu Mehrkosten führen. Dieser Kreis dürfte daher an Lösungen, die kostengünstiger sind – weil sie z.B. weniger Tunnelvolumina haben – nicht interessiert sein.

Ein tieferer Grund

Bei der Prellbockanhebung wurde von den Festrednern der Besucherstrom beschworen, der einsetzen wird, wenn erst einmal die Großbaustelle im Herzen der Stadt eröffnet sein wird. Gewiss: So eine Baustelle in einem Stadtzentrum, in die über eine Milliarde Euro versenkt werden soll, dürfte in Deutschland einmalig sein.

Keine der oben beschriebenen Alternativen vermag hunderttausend Besucher auf Baustellen zu locken – sind damit Milliarden Euro Mehrausgaben zu rechtfertigen?

Weiter war beim Festakt zu vernehmen, dass es ja doch landesüblich sei, dass bei sinnvollen und notwendigen Projekten wenig einsichtsvolle Bürger erst einmal protestierten, bevor dann bei der Fertigstellung alle, des Lobes voll, die Politiker würdigten, die gegen alle Widerstände ihre Weitsicht bewahrten. In solchen Äußerungen mag sich die Sehnsucht nach Größe und Berühmtheit, nach einer Rolle als weitsichtiger (Landes-)Vater zeigen, der seine Bürger gegen deren Uneinsichtigkeit zu rechten Zielen führt – wie ein guter Schäfer seine Schafe! Derartige Erlebnisse stellen sich sicher nicht ein, wenn allgemein einsichtige Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Der entscheidende Grund?

In eher privaten Gesprächen vernimmt man das Wort "Faszination": Tatsächlich: Nirgendwo in unserer Republik steht ein Projekt an, mit dem Milliarden Euro, großenteils in einer Stadtmitte, versenkt werden sollen, nirgendwo werden so viele Millionen Kubikmeter Erde bewegt, nirgendwo gibt es schwierigeres Gestein zu durchbohren, nirgendwo gibt es so komplizierte Baustellen! Alles Superlative, mit denen Stuttgart wirklich "Metropole aller Baustellen" werden könnte!

Das zu schaffen, ist das nicht ein Lebensziel? Dass ein solches Ziel einige, ja viele Milliarden Euro mehr kostet, als simple Problemlösungen, wird bestritten. Daraus mag die Frage entstehen: Sind es die Geldflüsse, potenzielle Gewinne, bei der DB AG und anderen Unternehmen sowie die Chance für die Politiker, berühmt und bedeutend zu werden, maßgebliche, tiefere Gründe dafür, ein mehrfaches der eigentlich notwendigen Gelder zu opfern? Steuergelder, die die Verantwortlichen eigentlich dort investieren sollten, wo sie Gemeinwohl stiften, wo in weitem Konsens der Bürger wirklich dringender Bedarf besteht!

Der absehbare Fall

Dass ein solches gigantisches Projekt so bewältigt werden kann, wie es derzeit dargestellt wird, muss nach allen bisherigen Erfahrungen ausgeschlossen werden. Herr Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, hat bei der Feierstunde zum Baubeginn richtig gesagt, dass niemand die Kosten eines solchen Projekts zuverlässig vorhersagen könne. Er hätte ergänzen müssen: Auch die Bauzeit ist nicht vorhersehbar!

Die DB AG hat leidvolle Erfahrungen hinter sich, indem sich die Baukosten und die Bauzeiten aller großen Neubauvorhaben massiv erhöhten, ja sogar verdoppelten!

Sie macht auch aktuell solche Erfahrungen mit dem Leipziger City-Tunnel: Er sollte 572 Millionen Euro kosten und 2009 fertig sein – ein kleiner "Fisch" gegenüber Stuttgart 21! Der vergleichsweise bescheidene Tunnel ist derzeit noch lange nicht fertig: Die DB schätzt nun die Kosten auf 900 Millionen Euro und hofft auf eine Fertigstellung kurz vor Weihnachten 2013!

Im Gegensatz dazu handelt es sich bei den hier aufgezeigten Alternativlösungen und bei vielen Vorschlägen der so genannten Gegner um überschaubare Vorhaben, die nach drei Jahren Planung und sieben Jahren Bauzeit in insgesamt zehn Jahren nutzbar sein dürften – auf jeden Fall früher als das derzeitige Projekt!

Die Stuttgarter sollten daher nicht nur die Montagsdemonstrationen aus Leipzig einführen, sondern auch die dortigen Erfahrungen beim Tunnelbau beherzigen: Dann erwarten sie realistisch zwanzig Jahre Bauzeit und wiederkehrende Kostensteigerungen mit der Drohung, dass die Bauarbeiten eingestellt werden, wenn nicht weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Damit die Baugrube im Herzen der Stadt nach vielen Leidensjahren schließlich geschlossen wird und der neue Bahnhof in Betrieb genommen werden kann, sollten Stadt, Land und Bund sich bereits jetzt auf weitere Opfer in schwierigen Haushaltslagen einstellen! Schaffen sie das nicht, behält die Stadt eine hässliche Wunde in ihrem Herzen, tote Riesenbullaugen im Schlossgarten, einen Torso als Bahnhof und Bahnsteigprovisorien auf Jahrzehnte, die auf Dauer sicher hunderttausende Besucher nicht anziehen, sondern abstoßen werden.

Zukunft der Bahn – Bürgerbahn statt Börsenbahn

In Sachen Bahnprivatisierung versucht die Bundesregierung vordergründig, die Wogen, die in der letzten Legislaturperiode wogten, zu glätten. Ein Bahnbörsengang sei nicht aktuell. Tatsächlich kann ein solcher über Nacht auf die Tagesordnung umgesetzt werden – ohne Einschaltung des Bundestags. Ein "Vorratsbeschluss" des Bundestags vom Mai 2008 macht dies möglich. Dabei ist das aktuell von CDU/CSU und FDP verfolgte Bahnprivatisierungsmodell – ergänzt um einen Angriff auf die Schiene durch Busfernverkehr – vergleichbar zerstörerisch wie die unter der Großen Koalition verfolgten Modelle. Derweil wird mit einzelnen Fernverkehrsstrecken – hier der Strecke Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS) – demonstriert, wie kritisch das einseitige Setzen auf Hochgeschwindigkeit ist.

Antrag Deutscher Bundestag 17. Wahlperiode der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Dr. Dagmar Enkelmann, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dorothee Menzner, Kornelia Möller, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Bundestag stellt fest

Die im September 2005 gewählte Bundesregierung der großen Koalition hatte in ihrem Koalitionsvertrag festgehalten, dass die Deutsche Bahn AG im Verlauf der damals beginnenden 16. Legislaturperiode privatisiert bzw. teilprivatisiert werden würde. Tatsächlich gab es in den Jahren 2005-2009 eine rund vier Jahre währende gesellschaftspolitische Auseinandersetzung um die Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Die intensiv vorbereitete Bahnprivatisierung scheiterte am Ende an der Ablehnung des Projekts in der Bevölkerung, an innerparteilichem Widerstand in einer der Koalitionsparteien, aufgrund der im Sommer 2008 aufbrechenden Debatte um die Sicherheit im Schienenverkehr und nicht zuletzt an der Finanzmarktkrise. Im Oktober 2008 sagten das Bundesfinanzministerium und die Bundesregierung das Projekt einer Bahnprivatisierung ab.

Im Verlauf der 16. Legislaturperiode wurde von den Fraktionen CDU/CSU und SPD ein umfassendes Bahnprivatisierungsgesetz in den Bundestag eingebracht und am 21. September 2007 in erster Lesung beraten (Bundestagsdrucksache 16/6383). Darüber hinaus beschloss der Bundestag unter dem Titel "Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft – Die Bahnreform weiterentwickeln" am 30. Mai 2008 einen Antrag der

Fraktionen CDU/CSU und SPD (Bundestagsdrucksachen 16/9070 und 16/9362). Der Gesetzesentwurf wurde nach der ersten Lesung nicht weiter verfolgt. Er verfiel nach dem Grundsatz der Diskontinuität am Ende der 16. Legislaturperiode als nicht abgeschlossener parlamentarischer Vorgang und hat somit heute keine Wirkungskraft mehr. Demgegenüber handelt es sich bei dem verabschiedeten Antrag vom 30. Mai 2008 um einen abgeschlossenen parlamentarischen Vorgang, er hat weiterhin Gültigkeit, auch wenn er keine einklagbare Rechtswirkung entfaltet und die Bundesregierung nicht verpflichtet ist, entsprechend zu handeln. Die Bundesregierung wird mit dem Antrag dazu aufgefordert, ohne jede weitere parlamentarische Befassung "privates Kapital mit 24,9 Prozent an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG (beteiligen)".

Nach der Absage des Bahnbörsengangs im Oktober 2008, mit dem Bundestagswahlkampf 2009, in dem CDU/CSU und SPD eine Bahnprivatisierung in absehbarer Zukunft ausgeschlossen hatten, und mit unterschiedlichen, einer Bahnprivatisierung gegenüber kritischen Aussagen seitens prominenter Mitglieder der im Oktober 2009 gebildeten neuen Bundesregierung entstand in der Öffentlichkeit der Eindruck, dass das Thema Bahnprivatisierung auf absehbare Zeit nicht auf der Tagesordnung steht. In der Öffentlichkeit kaum bekannt und der Bevölkerung bewusst ist, dass es einen gültigen Bundestagsbeschluss gibt, der die Bundesregierung zu einer Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG auffordert, zu jedem beliebigen Zeitpunkt und ohne jegliche parlamentarische Befassung einen solchen einschneidenden Schritt vorzunehmen und eine Privatisierung beziehungsweise eine Teilprivatisierung der seit rund einem Jahrhundert in öffentlichem Eigentum befindlichen Eisenbahn durchzuführen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. keine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG wie im Bundestagsbeschluss vom 30. Mai 2008 (Bundestagsdrucksachen 16/9070 und 16/9362) gefordert, vorzunehmen;
2. dauerhaft Abstand von einem Verkauf von Anteilen am Konzern DB AG, an der DB ML zu nehmen und auch keinen Verkauf ganzer Unternehmensteile oder Anteile an DB-Gesellschaften vorzunehmen;
3. die durch die Deutsche Bahn AG im Vorgriff auf eine Teilprivatisierung bereits im Februar 2008 vorgenommene interne Umstrukturierung mit der Bildung der Subholding DB ML rückgängig zu machen und den Deutschen Bundestag dabei sowie im Fall anderer Veränderungen in der Unternehmensstruktur des Konzerns Deutsche Bahn AG grundsätzlich zu beteiligen;

4. eine Konzeption für einen Schienenverkehr im Allgemeinen und für die Deutsche Bahn AG als demokratisch kontrolliertes öffentliches Unternehmen im Besonderen zu entwickeln, die in der Lage ist, in relevantem Umfang den Marktanteil der Schiene auszuweiten und damit eine an Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit orientierte Politik zu realisieren.

Berlin, den tt.02.10
Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. Zur Geschichte der deutschen Bahnprivatisierung

Das Ziel einer Privatisierung der Eisenbahn in Deutschland wurde vor allem nach 1989/90 beschleunigt vorangetrieben. Ein Meilenstein war die sogenannte "Bahnreform" der Jahre 1993/94, als die (westdeutsche) Bundesbahn und die (DDR-) Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG zusammengefasst wurden.

Offiziell wurden damals drei Ziele für diese Bahnreform genannt: Erstens eine deutliche Zunahme der Servicequalität und größere Kundennähe. Zweitens deutlich gesteigerte Marktanteile. Drittens perspektivisch erheblich niedrigere Unterstützungszahlungen der öffentlichen Hand für den Schienenverkehr. Die Bilanz nach eineinhalb Jahrzehnten lautet, dass zwei Ziele komplett verfehlt und ein drittes Ziel nur in Ansätzen erreicht werden konnte.

Servicequalität und Kundennähe der Bahn wurden nicht gesteigert. Allein die Tatsache, dass seit 1994 mehr als 7000 km des Schienennetzes abgebaut, dass mehr als 1500 Bahnhöfe und dass viele Tausend Schalter geschlossen wurden und die Bahnbelegschaft halbiert wurde, kommt einem massiven Abbau von Service gleich.

Die Ausgaben der öffentlichen Hand für den Schienenverkehr in Deutschland liegen heute mit rund 14 Milliarden Euro im Jahr erheblich (um 30 bis 50 Prozent) über dem Niveau von vor 1993. Diese Gelder teilen sich auf wie folgt: 3,5 bis 4 Milliarden Euro Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Rund 7 Milliarden Euro Regionalisierungsgelder (Unterstützungszahlungen des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr der Länder). 3,5 Milliarden Euro für über das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) vermittelte Ausgleichszahlungen des Bundes für die Gehälter der noch rund 35.000 Beamten der DB AG. Nicht eingerechnet sind viele hunderte Millionen Euro, die in jedem Jahr die Länder und Kommunen für den Schienenverkehr einsetzen (um Bahnhöfe vor dem Verfall zu retten, um einzelne Strecken zu sanieren oder um regionalen Schienenpersonenverkehr ergänzend zu den Regionalisierungsmitteln zu kofinanzieren) und Zinskosten des Bundes für die Anfang 1994 komplett übernommenen Schulden von Bundesbahn und Reichsbahn.

Der Marktanteil der Schiene lag 2007 mit 7,2 Prozent auf weitgehend dem gleichen Niveau wie 1993

(= 7,0 Prozent; Verkehr in Zahlen, 2008/2009, S. 215). Dabei hatte er sich – nicht zuletzt aufgrund der deutlich höheren öffentlichen Unterstützungszahlungen – im Schienenpersonennahverkehr deutlich erhöht, wohingegen er im eigenwirtschaftlich betriebenen Schienenpersonenfernverkehr deutlich gesunken ist.

Im Güterverkehr bietet sich ein differenziertes Bild. Der Anteil der Schiene an der gesamten Güterverkehrsleistung lag 1993 bei 16,8 Prozent; 2007 bei 17,3 Prozent. Allerdings lag er im Jahr 1990 noch bei 20,6 Prozent (Verkehr in Zahlen 2008/2009, S. 239). Reichsbahn und Bundesbahn zusammen hatten auf deutschem Boden 1980 noch eine Transportleistung erzielt, die um rund 20 Prozent über dem aktuellen Niveau lag (EU Energy and Transport in Figures, 2008, S. 115).

Die DB AG war 1994 ohne Schulden gestartet. Bis 2009 hat sie wieder eine Schuldensumme von 15 Milliarden Euro angehäuft. Die Belegschaft der DB AG lag Anfang 1994 bei 380.000; sie liegt 2009 im Schienenbereich unter 180.000 bzw. bei 220.000 im Konzernbereich – einschließlich des neu erworbenen Logistikgeschäfts (Schenker) und der neuen ausländischen Tochtergesellschaften.

Nimmt man die strukturellen Daten als Ensemble, so kann die Bahnreform, die eine Strukturreform hin zur Bahnprivatisierung war, nicht als erfolgreich bezeichnet werden. Die Beschleunigung eines falschen Kurses, der Umschlag von einer formellen Privatisierung hin zur materiellen Privatisierung, kann somit leicht in der Beschleunigung negativer Ergebnisse münden.

2. Politik der großen Koalition 2005-2009

Im Koalitionsertrag der im September 2005 gebildeten CDU/CSU-SPD-Regierung wurde erstmals in der 100jährigen Geschichte der Eisenbahn in öffentlichem Eigentum eine Privatisierung der Eisenbahn für die neue Legislaturperiode festgelegt. Bereits im Januar 2006 wurde dem Bundestag mit dem PRIMON-Gutachten ("Privatisierung mit und ohne Netz") ein Dokument präsentiert, in dem fünf unterschiedliche Privatisierungsvarianten untersucht wurden. Die Möglichkeit, die Bahn in öffentlicher Hand zu optimieren, wurde nicht untersucht.

Im Juli 2007 beschloss die Bundesregierung den vom Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten Gesetzesentwurf für die Bahnprivatisierung. Er sah weitgehend eine (Teil-)Privatisierung des integrierten Bahnkonzerns vor. Kurz darauf brachten die Fraktionen von CDU/CSU und SPD diesen Gesetzesentwurf der Bundesregierung ohne jegliche Änderungen als eigenen Gesetzesentwurf (Bundestagsdrucksache 16/6383) in den Bundestag ein. Damit sollte das Verfahren beschleunigt und den zu erwartenden Einwänden im Bundesrat besser begegnet werden können. Aus den Reihen der SPD heraus gab es aber Kritik an dem Gesetz und am Verfahren. Ende Oktober 2007 lehnten die Delegierten des SPD-Parteitag in

Hamburg die Bahnprivatisierung in der aktuellen Form ab; sie sprachen sich für ein "Volksaktienmodell" einer Bahnprivatisierung aus.

Im Frühjahr 2008 nahm die Deutsche Bahn AG eine weitreichende Umstrukturierung vor; die bisher als Töchter-Aktiengesellschaften der Holding geführten Bereiche Nahverkehr (DB Regio AG), Fernverkehr (DB Fernverkehr AG) und Güterverkehr/Logistik (Schenker AG mit Railion) wurden in einer neuen Subholding mit der Bezeichnung DB ML AG (Mobility & Logistics) gebündelt. Die Bereiche Infrastruktur (DB Netz AG) und Bahnhöfe (DB Station & Service AG) und der Energiesektor (DB Energie) wurden in einer neuen Infrastrukturgesellschaft zusammengefasst. Diese Umstrukturierung erfolgte ohne parlamentarische Befassung und im Vorgriff auf das neue Privatisierungsmodell.

Am 7. Mai 2008 wurde der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD "Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft – die Bahnreform weiterentwickeln" in das parlamentarische Verfahren eingebracht. In ihm wird die Bahnreform positiv bilanziert: "Dank der Bahnreform ist es gelungen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen ... und die Belastungen der öffentlichen Hand zu verringern". Es wird konstatiert, es gehe nun darum, "die Bahnreform konsequent weiterzuentwickeln". Während bisher die Bundesregierung und die Koalitionsparteien davon ausgingen, dass die Veränderung der Eigentümerstruktur der Deutschen Bahn AG nur auf Grundlage eines Gesetzes erfolgen könne – wie dies auch im PRIMON-Gutachten festgehalten ist und wie das seit 2006 eingeschlagene parlamentarische Verfahren dokumentierte – hieß es nun im Antrag auf Bundesdrucksache 16/9070: Die DB AG bleibt vollständig im Eigentum des Bundes. An den zusammengefassten Verkehrs- und Logistikunternehmen werden Dritte beteiligt. Dafür bedarf es keiner gesetzlichen Änderung. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die Organisationsstruktur umzusetzen und dabei die folgenden Punkte zu gewährleisten:

1. Der integrierte Konzern der DB AG bleibt erhalten und wird gesichert. Private Investoren erhalten keinen unternehmensbestimmenden Einfluss auf den Kernbereich der Unternehmenspolitik der DB AG.

2. Privates Kapital wird mit 24,9 Prozent an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG beteiligt. Dafür werden der Güter-, der Fern- und der Regionalverkehr sowie die dazu gehörigen Dienstleistungen der DB AG zu einer Gesellschaft zusammengefasst. Die DB AG bleibt zu 100 Prozent im Bundeseigentum und behält die Aktienmehrheit an dieser Gesellschaft. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bleiben dauerhaft und vollständig bei der DB AG und damit zu 100 Prozent beim Bund.

Nach Verabschiedung dieses Antrags legten Bundesregierung und Deutsche Bahn AG den Börsengang der Bahn auf den 28. Oktober 2008 fest. Dazu wurde

für interessierte Investoren bereits im Juni 2008 ein umfangreicher Börsenprospekt erarbeitet.

Zwei Ereignisse führten dann zur endgültigen Absage des Börsengangs: Am 8. Juli 2008 entgleiste ein ICE in Köln im Schrittempo; Ursache war der Bruch einer Radsatzwelle (Achse). Das Eisenbahn-Bundesamt ordnete bis heute geltende, sehr kurze Intervalle zur regelmäßigen Überprüfung aller ICE-Radsatzwellen an. Schließlich verschärfte sich im September 2008 die Finanzmarktkrise.

Am 7. Oktober 2008 sagte die Bundesregierung den Bahnbörsengang ab. Die bald darauf einbrechende Krise im Transportsektor, die Bespitzelungsaffäre bei der Deutschen Bahn AG Anfang 2009 und der Rücktritt des langjährigen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG verstärkten die Grundstimmung gegen eine Bahnprivatisierung in absehbarer Zeit.

3. Neue Bundesregierung

Die im September 2009 gebildete neue Bundesregierung hielt im Koalitionsvertrag an der Zielsetzung der Bahnprivatisierung u.a. mit der Formulierung fest: "Sobald der Kapitalmarkt es zulässt, werden wir die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten" der Deutschen Bahn AG "einleiten". Die Formulierung greift offensichtlich, ohne dies ausdrücklich festzustellen, auf den am 30. Mai 2008 beschlossenen Bundestagsantrag zurück. Die Formulierung deutet auch darauf hin, dass die Bundesregierung nicht beabsichtigt, mit dem Thema Bahnprivatisierung den Bundestag zu befragen.

Allerdings gab es nach Bildung der neuen Regierung eine Reihe von Aussagen von Regierungsvertretern, die den Anschein erwecken, als sei das Thema Bahnprivatisierung nicht aktuell. So äußerte sich der neue Bundesverkehrsminister wie folgt: "Einen Börsengang oder einen Verkauf (der Bahn) unter Preis wird es mit mir nicht geben. Privatisierung ist weder ein Selbstzweck noch ein politisches Heilmittel. Sorgfalt muss vor Schnelligkeit gehen. Die Bahn ist keine x-beliebige Staatsbeteiligung, sondern im Bewusstsein der Deutschen etwas ganz Besonderes." (Passauer Neue Presse vom 5.11.2009). An anderer Stelle äußerte der Bundesverkehrsminister: "Im Bereich der Daseinsvorsorge hat die öffentliche Hand bestimmte Dienstleistungen für die Bürger bereitzustellen und zu garantieren (...) Man sieht am Beispiel der Berliner S-Bahn, wohin es führt, wenn ein Staatsunternehmen zur kurzfristigen Gewinnmaximierung ausgepresst wird. Wer Bremsen und Achsen auf Verschleiß fährt, verliert den gemeinwirtschaftlichen Auftrag aus dem Auge." (Superillu 49/2009).

Die Aussagen des verantwortlichen Ministers lassen sich nicht in Übereinstimmung bringen mit der aktuellen Entwicklung der Deutschen Bahn AG. Hier droht eine Fortsetzung des Kurses, bei dem die Gewinnmaximierung, die Orientierung auf einen Börsengang und eine Global-Player-Strategie an erster Stelle stehen. Im Dezember 2009 wurde ein weiterer Abbau der

Bahnbelegschaft um rund 13.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angekündigt. Bereits in den vorausgegangenen Wochen wurde ein nochmals verschärfter Sparkurs verordnet. Die Problematik mit zu wenig gewarteten und unzureichend ausgelegten Radsatzwellen hat sich inzwischen von den ICE-Achsen auf die Radsatzwellen der Berliner S-Bahn und auf die Radsatzwellen der Güterwaggons ausgeweitet, was bereits weitreichende Anordnungen des Eisenbahn-Bundesamtes zur Folge hatte. Während im Inland die Schließung weiterer Bahnhöfe und der Rückzug der Bahn in der Fläche auf der Tagesordnung steht, verkündete der Vorstand der DB AG im November 2009 ein weitreichendes neues Engagement des Unternehmens in Katar.

Der Hinweis des Bundesverkehrsministers darauf, dass die Eisenbahn für die Deutschen "etwas Besonderes" sei, wurde in jüngerer Zeit durch mehrere repräsentative Umfragen untersetzt. Die jüngste, breit angelegte Umfrage, durchgeführt von Emnid im Oktober 2008, ergab: 78 Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung wollen eine "Bahn in öffentlichem Eigentum". Nur 20 Prozent unterstützen die Position, wonach die Bahn "teilweise an private Investoren verkauft wird". In ergänzenden Fragen forderten 72 Prozent der CDU/CSU- und 73 Prozent der FDP-Wählerinnen und Wähler eine Bahn in öffentlichem Eigentum; bei der SPD-Wählerschaft lag dieser Anteil bei 83 Prozent, bei der Linken bei 91 Prozent und bei den Grünen bei 68 Prozent.

Bahnprivatisierung ohne Netz

Sieben Argumente gegen das aktuelle Bahnprivatisierungsmodell

von Winfried Wolf

Die CDU/CSU-FDP-Regierung will die Bahn weiter privatisieren - "sobald es der Kapitalmarkt zulässt". Anders als die Vorgänger-Regierung, die drei Jahre lang (Herbst 2005 bis Anfang 2008) ein Privatisierungsmodell des "integrierten Konzerns" verfolgt hatte, zielt die aktuelle Regierung von vornherein auf eine Privatisierung nach dem Modell "Trennung von Fahrweg und Betrieb".

Sie kann dabei bereits an die Vorarbeit der Vorgänger-Regierung anknüpfen. Nach dem Nein des Hamburger SPD-Parteitag vom 27. Oktober 2007 zum damaligen Bahnprivatisierungsgesetz entschied die damalige Koalitionsrunde bereits am 10. Dezember 2007, nunmehr eine Bahnprivatisierung nach dem Trennungsmodell anzugehen. Anfang 2008 beschloss Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG - mit den Stimmen der Regierungsvertreter - eine aufwendige Umstrukturierung der DB AG, bei der die Infrastruktur (Netz, Bahnhöfe Energie) in einer Infrastrukturgesellschaft zusammengefasst wurde und eine neue Subholding DB ML gebildet wurde, in der Nah-, Fern- Güterverkehr auf Schienen und die internationale Logistik zusammengefasst sind. Die DB ML, bei der sich bis zu 90 Prozent des gesamten Umsatz bündelt, sollte sich für private Investoren öffnen.

Zunächst argumentierte die Bundesregierung, diese Art Bahnprivatisierung könne ganz ohne parlamentarische Befassung, lediglich durch Entscheidungen innerhalb der Strukturen der Deutschen Bahn AG - gegebenenfalls ergänzt um Entscheidungen des Kabinetts (der Bundesregierung) - durchgezogen werden. Dann brachten jedoch die Regierungsparteien CDU/CSU und SPD im April 2008 recht kurzfristig einen Antrag in den Bundestag, der Ende Mai vom Parlament beschlossen wurde. In diesem wird die Bundesregierung aufgefordert, an der DB ML baldmöglichst in einem ersten Schritt 24,9 Prozent private Investoren zu beteiligen.

Dieser Beschluss hat bis heute Gültigkeit; die Bundesregierung kann auf dieser Basis quasi über Nacht und ohne den Bundestag in irgendeiner Form einzubeziehen, eine de facto Bahnprivatisierung durchführen. Es handelt sich um eine Art "Vorratsbeschluss zur Bahnprivatisierung".

Das Modell ist nicht neu. Als die Gutachtergesellschaft Booz Allen Hamilton Ende 2005 ihr im Auftrag des Bundestags erstelltes Gutachten präsentierte, trug dieses explizit den Titel "PRIMON", was übersetzt heißt "Privatisierung mit und ohne Netz". Das Holdingmodell war eine der dort vorgestellten fünf

Privatisierungsvarianten (PRIMON-Gutachten S. 369-398). Dieses Modell entsprach weitgehend demjenigen, das im Jahr 2002 in einer Studie der Investmentbank Morgan Stanley entwickelt worden war. Es war schon immer von den Unternehmerverbänden BDI und DIHK favorisiert und von den Parteien FDP und großen Teilen der CDU/CSU unterstützt worden. Auch innerhalb von Bündnis 90/Die Grünen und bei Teilen der Umweltverbände bzw. bei Teilen von pro Bahn und beim VCD Unterstützung gibt oder zumindest gab es dafür Zustimmung. Das aktuell zur Debatte stehende Privatisierungsmodell ist mit der Form Subholding allerdings wieder eine spezifische, im PRIMON-Gutachten in dieser Form nicht vorgestellte Privatisierungsform.

Es ist ein Irrtum zu glauben, das aktuell anstehende Privatisierungsmodell stelle irgend eine Art "kleineres Übel" dar. Dagegen spricht bereits die skizzierte Herkunft - Morgan Stanley plus BDI/DIHK plus FDP - garantieren dafür, dass dieses Modell von den Unternehmern im allgemeinen und von der Öl-Auto-Flugzeug-Lobby im besonderen vorangetrieben und damit der Bahn maximal geschädigt wird.

Das soll im Folgenden auf sieben Ebenen konkretisiert werden. Das soll im Folgenden auf sieben Ebenen konkretisiert werden.

1. Verluste bei Sicherheit, Service und Synergie

Der Bahnchef und die Transnet-Führung haben in einem Punkt beide recht: Mehr als bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße, Luftverkehr und Schifffahrt sind im Schienenverkehr die Verkehrsmittel (Loks, Triebfahrzeuge und Waggons) eng mit der Schiene verzahnt. Kommt es zu einer Trennung, so werden Standards von Service (siehe auch Punkte 4-7) und Sicherheit abgebaut. In Großbritannien war die Trennung von Netz und Betrieb zumindest mitverantwortlich für eine Reihe schwerer Unfälle, zu denen es nach der Privatisierung kam. Dort stimmen heute Konservative, Labour Party und Fachpresse darin überein, dass der entscheidende Fehler bei der Bahnprivatisierung just in der Trennung von Fahrweg und Betrieb bestand.

Darüber hinaus bringt das Trennungsmodell neue Synergieverluste. Solche gab es bereits im Fall der "Bahnreform" von 1994, in deren Gefolge es zu einer Aufteilung in einzelne Gesellschaften kam. So kam es zu einer deutlichen Aufblähung des oberen Managements. Es gibt keinen einheitlichen Triebfahrzeug-Park mehr; Lokführer sind nur noch in ihrem Bereich - im Nahverkehr, Fernverkehr oder Güterverkehr - einsetzbar, was u.a. zu absurden Einsatzzeiten mit vielstündigen Unterbrechungen führt. Die Kommunikation zwischen den einzelnen Bereichen wurde erschwert.

Bisher wurden die Synergieverluste dadurch begrenzt, dass es eine einheitliche Holding gab, die auch das operative Geschäft bestimmte und die die einzelnen Töchter mit Beherrschungsverträgen an sich band. Unter Mehdorn kam es teilweise sogar zu einer neuerlichen Zusammenfassung von Bereichen, die zuvor auseinanderdrifteten – so wurde im Vorstand die Verantwortlichkeit für den Nahverkehr und für den Fernverkehr einer Person zugesprochen.

Tatsächlich fordert die Koalition, die Beherrschungsverträge zwischen der DB AG (Top-Holding) und den einzelnen AGs "unterhalb" derselben aufzulösen. Natürlich wird es da das eine und andere Bonbon für gewerkschaftliche Forderungen nach einem "internen Arbeitsmarkt" geben. Doch grundsätzlich läuft es noch vor einer materiellen Privatisierung auf eine weiter vorangetriebene Trennung oder besser Aufspaltung im Konzern hinaus.

2. Verschleuderung von Volksvermögen – Fahren auf Verschleiß

Der Wert der Transportgesellschaften – vor allem des rollenden Materials (Loks, Waggons, Triebfahrzeuge usw.) – liegt ausweislich der offiziellen Statistik des Bundesverkehrsministeriums bei 55,5 Milliarden Euro (Verkehr in Zahlen 2008/2009, S. 39). Damit ist die internationale Logistik noch nicht mit erfasst.

Der Erlös aus dem Verkauf eines Viertels der DB ML müsste demnach allein bezogen auf DB Regio, DB Fernverkehr und Railion 14 Milliarden Euro erbringen. Einschließlich der Logistik mindestens zwei bis drei Milliarden Euro mehr. Real ist jedoch davon die Rede, dass ein Verkauf der ersten Tranche vier bis sieben Milliarden Euro erbringen soll. Also maximal die Hälfte des offiziellen Werts des rollenden Materials – ohne einen Euro für den Ein-Viertel-Anteil an der weltweiten Logistik (wie Bax Global in den USA, EWS in Großbritannien, Interfesa in Spanien, mehrere osteuropäische Bahnen und Unternehmen usw.).

Das heißt: Auch bei diesem Bahnprivatisierungsmodell wird zunächst ein großer Teil des von den Steuerzahlern und Fahrgästen in vielen Jahrzehnten finanzierte Bruttoanlagevermögens verschleudert.

Nun heißt es offiziell, man wolle private Investoren "hereinholen", da man frisches Kapital benötige, unter anderem um die ICE-Flotte zu erneuern. In Wirklichkeit verhält es sich umgekehrt: Private Investoren wollen kurzfristig hohe Gewinne erzielen. Das heißt, sie haben kein Interesse an hohen Kosten für neue Fahrzeuge. Wie das bei allen vorausgegangenen Privatisierungen (im Bereich von Wasser, Energie und Wohnungen) zu beobachten war, werden sie – auch begünstigt durch den zu niedrigen Übernahmepreis – die Investitionen generell herunterfahren und auf (zu) niedrige Abschreibungen drängen. Für sie ist es nicht von Interesse, ob in sieben oder 15 Jahren ausreichend Rückstellungen vorhanden sind, um beispielsweise die ICE-Flotte der 2. und 3. Generation zu erneuern. Bei privaten Investoren droht weit mehr als

bisher, dass sie auf Verschleiß fahren. Sie können sich in zehn oder fünfzehn Jahren wieder aus ihrem Engagement verabschieden. Dass der Staat dann bereit ist, die fehlenden Milliarden-Beträge zu investieren, muss bezweifelt werden. Bis dahin könnte beispielsweise die Entwicklung im Verkehrsmarkt zugunsten von Straße und Luftverkehr so weit gediehen ist, dass eine Reaktivierung der Schiene als aussichtslos erscheint. Ein Mittel dazu wird der flächenhafte Einsatz von Busfern-Verkehren sein.¹

3. Milliarden Euro an Steuergelder für private Betreiber

Es geht aber nicht allein und kaum in erster Linie um die Sondergewinne privater Investoren beim Einstieg in die DB ML. Und auch nicht um die einmaligen Sonderverluste des Bundes respektive der Steuerzahlenden bei diesem ersten Privatisierungsakt. Es geht im Fall der Bahnbetriebs-Privatisierung vielmehr um einen stetigen Abfluss öffentlicher Gelder in private Kassen.

Das Trennungsmodell wird auch damit begründet, dass eine Bahn im öffentlichen Eigentum "dem Steuerzahler zu teuer" komme. Tatsächlich sollen aber auch bei Realisierung dieses Privatisierungsmodells mindestens dieselben Summen an öffentlichen Geldern für das System Schiene ausgegeben werden wie vor der Privatisierung. So steht es explizit im PRIMON-Gutachten. Dies deckt sich mit den Erfahrungen in Großbritannien und Schweden, wo nach den Bahnprivatisierungen die staatlichen Leistungen an die privaten Betreibergesellschaften massiv anstiegen.

Hierzulande liegt der Betrag, der jährlich in das System Schiene fließt, zwischen 12 und 15 Milliarden Euro im Jahr (Regionalisierungsgelder, Investitionen in das Schienennetz und Beamten-Ausgleichszahlungen über das Bundeseisenbahnvermögen – BEV). In den Bereich DB ML fließen (einschließlich der Ausgleichszahlungen an das BEV) jährlich rund 10 Milliarden Euro. Diejenigen Summen, die darüber hinaus in das Netz fließen, werden durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) langfristig garantiert. Die 10 Milliarden, die der DB ML jährlich zufließen, werden – insoweit es sich nicht um die BEV-Ausgleichszahlungen handelt – überwiegend durch DB-Regio-Verträge mit langer Laufzeit garantiert. Bei zukünftigen Ausschreibungen wird eine teilprivatisierte DB ML-DB Regio ähnlich aggressiv mit Dumping-Angeboten auftreten wie derzeit einige private Betreiber.

Gelegentlich wird argumentiert, es sei doch unwichtig, ob die staatlichen Gelder für die Schiene überwiegend einem privaten oder einem in öffentlichem Eigentum befindlichen Unternehmen zufließen. Immerhin würden Bund und Länder auch derzeit kaum Einfluss auf die Verwendung der Gelder nehmen, die in das Schienennetz und in den Transport fließen. Letzteres

¹ Siehe das Papier Winfried Wolf, Linien-Busfernverkehre – neues Kesseltreiben gegen die Schiene, Januar 2010. Auch wiedergegeben in diesem Zirkular.

stimmt. Dennoch ist es kein überzeugendes Argument. Entscheidend ist: Derzeit könnten Regierung bzw. Bundestag Einfluss auf den Einsatz dieser Mittel nehmen. Nach einer Privatisierung können sie eigentumsrechtlich kaum mehr Einfluss nehmen, auch dann nicht, wenn sie wollten.

Hinzu kommt der komplexe Bereich der Trassenpreise und der Trasseneinnahmen, also der Trassenbenutzungsgebühren, die von der auch nach einer Teilprivatisierung zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindlichen Infrastrukturgesellschaft erhoben werden. Grundsätzlich decken unter den gegenwärtigen Bedingungen des Verkehrsmarktes Trasseneinnahmen nicht die realen Kosten der Schieneninfrastruktur. (Auch die Infrastruktur-Kosten im Straßen- und Luftverkehr werden mit öffentlichen Geldern kofinanziert, obgleich die Verkehrsmarkordnung Straße und Luftfahrt begünstigt).

Bisher ist der interne Geldkreislauf der DB AG so gestaltet, dass die (in starkem Maß staatlich kofinanzierten) Einnahmen aus dem Nah- und Regionalverkehr den (eigenwirtschaftlich betriebenen) Fern- und Güterverkehr der DB AG quersubventionieren. Relativ hohe Trassenpreise (die von DB Regio, aber auch von den privaten Betreibern zu zahlen sind), fließen in viel zu geringem Umfang in die Infrastruktur zurück und vor allem in zu geringem Umfang in die für den Nahverkehr relevante Infrastruktur.

Im Fall eines integrierten Börsengangs (2005-Frühjahr 2008) sollte dieses Modell mit relativ hohen Trassenpreisen weiter ausgebaut – und darüber die private Konkurrenz klein gehalten – werden.

Bei dem nun verfolgten Privatisierungsmodell dürfte es bald eine völlig andere Gewichtung geben: Die privaten Anteilseigner an der DB ML werden – zusammen mit den rein privaten Schienenverkehrsunternehmen einen massiven Druck ausüben, damit es zu niedrigen und sinkenden Trassenpreisen kommt. Diese sind mit verbesserten Gewinnmöglichkeiten im dann überwiegend privat dominierten Transportbereich verbunden.

Da die Qualität des Netzes ohnehin schon miserabel ist und die DB AG seit Jahren (und aufgrund der Orientierung auf einen Bahnbörsengang) auf Substanz fährt, wird damit der Druck auf den Staat steigen, die staatlichen Investitionen in das – dann ja zu 100 Prozent in staatlichem Eigentum befindliche – Netz zu erhöhen. Gleichzeitig werden die rein privaten Betreiber und die teilprivatisierte DB ML im Zweifelsfall immer den Bund verantwortlich machen, wenn es zu Unfällen, zu Verspätungen usw. kommt.

4. Abbau von 10.000 km des Netzes - Kahlschlag bei den Verkehrsangeboten

Das PRIMON-Gutachten ging auch im Fall der Umsetzung des Holding-Modells davon aus, dass der Fernverkehr und der Nahverkehr im Verkehrsmarkt Marktanteile verlieren. Im Fernverkehr, wozu konkrete Angaben gemacht werden, soll der Anteil von (2005)

3,3 Prozent auf 2,9 Prozent – oder um zehn Prozent – sinken (S. 376). Der Güterverkehr soll unter spezifischen Bedingungen bescheidene Anteilsgewinne (von 15,8 Prozent auf 16,4 Prozent) erzielen können.

Der Grund für diese Entwicklung liegt erstens in den Bedingungen des Verkehrsmarktes, wo systematisch der Straßen- und Luftverkehr begünstigt, das Straßennetz erweitert, die Zahl der Airports und Start- und Landesbahnen erhöht, jedoch das Schienennetz abgebaut und die Angebote auf demselben reduziert werden. Der zweite Grund für diese Entwicklung liegt allerdings im Charakter eines privatkapitalistischen Betriebs im Transportsektor.

Eine Bahn in öffentlichem Eigentum kann mit einer Null-Prozent-Rendite betrieben werden. Sie kann auch – aus Umwelt-, Klima und sozialen Gründen – als Zuschussbetrieb akzeptiert werden. Private Investoren rechnen jedoch mit zwölf, fünfzehn und mehr Prozent Kapitalrendite (Gewinne auf das eingesetzte Kapital). Die Rendite der DB AG lag 2007/2008 bei maximal vier Prozent. 2009 ist sie drastisch in Richtung Null gesunken (wenn die Sondergewinne aus der Kapitalisierung einer Rückstellungs-Auflösung für Stuttgart 21 herausgerechnet werden).²

Eine aus Sicht der privaten Betreiber erforderliche Vervielfachung der Rendite führt unter anderem dazu, dass man sich bei allen Angeboten auf diejenigen Strecken und Fahrzeiten konzentriert, die die höchsten Renditen abwerfen. Private Investoren werden im Umkehrschluss darauf drängen, Strecken und Angebote, die niedrige Renditen bringen, ausdünnen oder nicht mehr zu betreiben. Alternativ werden sie von Bund, Länder und Kommunen ständig höhere Unterstützungsleistungen fordern, mit dem Argument, dass nur bei solch höheren staatlichen Zuschüssen ein weiterer Betrieb in diesen Segmenten aufrecht erhalten werden kann.

In diesem Sinn gehen die Gutachten von Morgan Stanley und Booz Allen Hamilton von weiteren, deutlichen Kappungen des Gleisnetzes aus. Die Bundesländer haben 2007 im Rahmen ihrer Kritik am ursprünglichen Bahnprivatisierungsgesetz – mit einem integrierten Börsengang – publik gemacht, dass es bahninterne Pläne zu einem weiteren Abbau des Netzes von 6.000 bis 10.000 Kilometer gibt.

Den entscheidenden Abbau der Schienenverkehrsangebote wird es zumindest zunächst im Fernverkehr geben. Da der Nah- und Regionalverkehr zu rund zwei Drittel über die staatlichen Regionalisierungsmittel finanziert wird, können die Bundesländer, die diese Mittel vergeben und die den Nahverkehr bestellen, zunächst noch ein relativ flächendeckendes Angebot gewährleisten. Allerdings drohen auch hier Einschränkungen dann, wenn die Bundesregierung – etwa nach der NRW-Wahl vom Mai 2010 – massive Einsparungen verkündet.

² Vgl. Thomas Wüpper, XXX

Der Fernverkehr wird jedoch ausschließlich eigenwirtschaftlich betrieben. Hier gibt es bisher auch kein Bestellerprinzip, eben weil hierfür keine Mittel vorgesehen sind. Vorschläge, man müsse auch in diesem Segment staatliche Unterstützungszahlungen für spezifische Fälle vorsehen, sind illusionär angesichts der Wirtschaftskrise, der angestiegenen Staatsschulden und der zu erwartenden massiven Sparprogramme ab Mitte 2010. Richtig ist allerdings der Hinweis, dass die Verfassung eine gesetzliche Regelung des Fernverkehrs fordert – seit nunmehr eineinhalb Jahrzehnten.³

Die Bilanz: Sobald der Fernverkehr in starkem Maß von privaten Investoren bestimmt wird (und bereits dann, wenn die DB AG und DB-ML ihre Bilanzen für die Teilprivatisierung schön rechnen), wird es einen massiven Kahlschlag dort geben, wo die gängigen Rendite-Erwartungen nicht erfüllt werden können.

5. Flickenteppich

Private Betreiber werden ihren Betrieb nach den eigenen Interessen und Bedürfnissen ausrichten. Darunter müssen notgedrungen leiden:

- ein einheitlicher Fahrplan
- einheitliche Tarife (z.B. keine durchgängige Gültigkeit einer BahnCard 50)
- einheitliche soziale Standards (Infragestellung von Sonderbedingungen für Schwerbehinderte; von Ermäßigungen für Gruppen, von einer kostenlosen Mitnahme von Kindern und Jugendlichen)
- und einheitliche Standards für Sicherheit und Service.

Im Ergebnis bekommen wir einen Flickenteppich auf all diesen Ebenen. Das mag für einen Menschen, der auf einer Verbindung im Nah- oder regionalen Verkehr regelmäßig pendelt, gleichgültig sein. Für die Schiene als Gesamtsystem und für einen Schienenverkehr als potentielle und reale Alternative zum Straßen- und teilweise zum Luftverkehr ist ein solcher Flickenteppich kontraproduktiv.⁴

³ Der 1993 wegen der Bahnreform neu eingefügte Grundgesetz Artikel 87e lautet: "Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Aufbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt". Während Nahverkehrs-Gesetze der Länder, die die 1994er Neuregelung der Bahnreform umsetzen, in den Jahren 1994 bis 1997 verabschiedet wurden, wurde versäumt, ein Bundesgesetz zur Regelung des Schienenpersonenfernverkehrs zu beschließen.

⁴ Tendenzen zu einem solchen Flickenteppich gibt es längst. In großen Teilen von Schleswig-Holstein hat die BahnCard 50 nicht (mehr) Gültigkeit. Bei einzelnen privaten Regionalbahnen gibt es solche Flickenteppich-Entwicklungen längst in großem Maßstab. Ein Beispiel: Seit dem 1.8.2006 hat die Bayerische Oberlandbahn (BOB) die Anerkennung von Fahrscheinen der Deutschen Bahn AG auf einzelnen Strecken eingestellt. Grund: die DB AG weigert sich, bei der Anerkennung des DB-Tarifs in den Zügen der BOB ihre Ausgleichszahlungen an die gestiegenen Fahrgastzahlen der BOB anzupassen. Andererseits gibt es bei der BOB keine kostenlose Mitnahme von Kindern – im Gegensatz zur DB AG. Vgl. Der Fahrgast, herausgegeben vom Fahrgastverband Pro Bahn, 4/2007, S.30ff.

6. Sozialdumping und soziale Folgen der Zerschlagung des Unternehmens

Wenn Strecken ausgeschrieben werden oder wenn einzelne private Betreiber in Konkurrenz zueinander treten, dann findet bereits jetzt in der Regel der reale Wettbewerb im Bereich des Sozialdumpings und des Wettbewerbs um einen beschleunigten Abbau von Personal statt. Der Druck auf die Löhne der Beschäftigten hat sich seit der Bahnreform des Jahres 1994 deutlich erhöht.

Sozialdumping ist aus sozialen Gründen und aus gewerkschaftspolitischer Sicht abzulehnen, zumal hier eine nicht enden wollende Spirale nach unten in Gang gesetzt wird. Diese Entwicklung steht aber auch in Widerspruch zu den Interessen der Fahrgäste, für die dies mit einem weiteren Abbau von Service und Sicherheit verbunden ist. Das Desaster mit den ICE-Radsatzwellen, mit den vielen schadhafte Güterwaggons (und den jüngsten dramatischen Entgleisungen von Güterzügen im Januar 2010) und die seit Frühsommer 2009 existierende Dauerkrise bei der Berliner S-Bahn wurden in starkem Maß durch den Abbau von Personal, von Wartung und der Schließung von Werkstätten und Instandhaltungsanlagen verursacht.

Wenn private Investoren den Transportbereich umfassend bestimmen und wenn die Einheit des Bahnkonzerns aufgebrochen wird, dann werden sich die Tendenzen des Sozialdumpings, des Outsourcing, des Einsatzes von Leiharbeitskräften usw. nochmals deutlich verschärfen. Gleichzeitig wird es es zu einem weiteren Abbau der Bahnbelegschaft um 50.000 bis 80.000 Arbeitskräfte kommen.

7. Statt Wettbewerb neue, private Monopole

Ein Argument für eine Privatisierung des Bahnbetriebs lautet, Wettbewerb belebe das Geschäft. Das ist irreführend. Zunächst gibt es bereits heftigen Wettbewerb – denjenigen zwischen Straßen-, Luft- und Schienenverkehr (im Güterverkehr zusätzlich: denjenigen mit der Binnenschifffahrt). Aufgrund der skizzierten systematischen Benachteiligung der Schiene in diesem umfassenden Verkehrssektor erweist sich bereits dieser Wettbewerb für die Schiene als mörderisch; sie verliert dabei ständig Anteile.⁵

Auch im Bahnnetz gibt es traditionell den Wettbewerb zwischen der Deutschen Bahn AG, den Länder- und kommunalen Bahnen und den neuen privaten Betreibern.

Grundsätzlich gibt es auf der Schiene – zumal auf einer spezifischen Schienenverbindung – jedoch systembedingt (so gut wie) keinen klassischen Wett-

⁵ Die externen Kosten des Verkehrs – der nicht in den Transportpreisen integrierten Kosten (z.B. für Unfallfolgen., Lärmbelästigung, Umweltschäden usw.) beliefen sich im Jahr 2004 in Westeuropa auf rund 650 Mrd. Euro, was knapp 10 Prozent des westeuropäischen Bruttoinlandsprodukts entsprach. 98 Prozent davon entfallen ausschließlich auf den Straßen- und den Luftverkehr; der Rest auf die Schiene und die Binnenschifffahrt. Würden diese "externen", aber durchaus realen "Kosten" nur zu einem Teil den Verkehrsträgern angerechnet, könnte die Schiene binnen kurzem deutliche Marktanteile zurück erobern. Externe Kosten nach: Studien der Institute IWW (Karlsruhe) und INFRAS (Zürich) im Auftrag der UIC, zuletzt erschienen 2005.

bewerb, wie es ihn auf der Straße, in der Luft und im Binnenwasserverkehr gibt. Die enge Verzahnung des Rad-Schiene-Systems (siehe oben Punkt 1) und der spezifische Netzcharakter im Schienenverkehr bringen es mit sich, dass private Betreiber kaum direkt mit anderen privaten oder staatlichen Betreibern konkurrieren. In der Regel erhalten private Betreiber Konzessionen für ein bestimmtes Netz, für eine bestimmte Strecke usw. und dies für einen festgelegten Zeitraum von mehreren Jahren.

Auf diese Weise kommt es zur Bildung von regionalen Betreiber-Monopolen. In der Regel folgt bald darauf die Konzentration unter den privaten Betreibern, so dass es bald Oligopole im Gesamtnetz und Monopole in Teilnetzen gibt.

Dies sind auch die Erfahrungen aus der Eisenbahngeschichte. Dies ist heute Realität im US-Güterverkehr auf Schienen. Dies entspricht den Erfahrungen bei den jüngeren Privatisierungen in Japan und Großbritannien. Damit gibt es die vielfach behaupteten Vorteile eines echten Wettbewerbs nicht: Es kommt zum Gegenteil: Die Fahrgäste werden abhängig von der Willkür der nunmehr überwiegend privaten Oligopolisten und Monopolisten.

Die Kritiken an dem zur Zeit dominanten "staatlichen Monopolisten" Deutsche Bahn AG sind durchaus oft berechtigt. Die Gründe dafür liegen jedoch oft gerade im Privatisierungskurs – die DB AG agiert längst so, als wäre sie eine Börsenbahn. Und der staatliche Eigner lässt sie nicht nur dies tun – er treibt sie in diese Richtung.

Im Fall eines privaten Monopolisten oder mehrerer großer privater Betreiber wird es jedoch noch weit mehr Anlass zu einer Kritik wie derjenigen, die aktuell an die DB AG zu richten ist, geben.

Vor allem aber könnte ein einheitlicher Bahnbetrieb in öffentlichem Eigentum im Prinzip so gestaltet werden, dass er den Interessen der Öffentlichkeit und der Fahrgäste dient. Ein Bahnbetrieb, der von privaten Investoren bestimmt wird, wird grundsätzlich primär von den Interessen der privaten Investoren bestimmt.

Bilanz

Auch eine Privatisierung ausschließlich des Transportbereichs bzw. der DB ML kommt die Gesellschaft, die Fahrgäste, die Bahnbeschäftigten und nicht zuletzt Umwelt und Natur teuer zu stehen.

- Die Schiene verliert weitere Anteile im Verkehrsmarkt
- Das Schienenverkehrsangebot verschlechtert sich
- Umwelt und Klima werden verstärkt belastet – als Resultat der weiteren Zurückdrängung der Schiene im Verkehrsmarkt und der weiteren Stärkung von Straßen- und Luftverkehr
- Im Schienenverkehr und in der Bahntechnik sinkt das Lohnniveau; weitere Zehntausende sinnvolle Arbeitsplätze werden zerstört
- Die volkswirtschaftlichen und gesamtgesellschaftlichen Kosten erhöhen sich (u.a. durch die Umwelt- und Klimabelastungen, aber auch durch erneut steigende Arbeitslosenzahlen).

Insgesamt wird die Option auf die notwendige Verkehrswende – und damit die Zukunftsfähigkeit der Verkehrspolitik – aufs Spiel gesetzt. Die Alternative zum "integrierten Börsengang" heißt nicht "Trennungsmodell". Sie heißt allerdings auch nicht "Weiter so" mit der bestehenden, Millionen Fahrgäste nervenden Deutschen Bahn AG. Sie bedeutet schon gar nicht ein Zurück zu einer starr-zentralistischen Staatsbahn.

Erforderlich ist als Alternative vielmehr eine Bahn in öffentlichem Eigentum, die bei den grundlegenden Standards wie Fahrplan, Tarife, Sicherheit so zentral wie nötig und in den Eigentumsformen so dezentral und bürger- und kundennah wie möglich organisiert ist.

Die Bahn in der Schweiz (SBB) ist und bleibt diesbezüglich – trotz mancher Tendenzen in eine Richtung, wie wir sie Mitte der 1990er Jahre in Deutschland mit der Bahnreform als Vorspiel auf die konkreten Bahnprivatisierungsmodelle erlebten – ein Vorbild. Dieses Modell muss für deutsche Verhältnisse weiterentwickelt und konkretisiert werden.

Gleichzeitig gilt es, von vornherein eine kontinentale Sicht einzunehmen: Sinnvoll ist nicht ein Zurück ins vorletzte Jahrhundert mit ihren nicht kompatiblen Klein- und Konkurrenzbahnen. Erforderlich ist eine europaweite Kooperation aller Eisenbahnen: Notwendig ist die Bildung der Alliance of the United European Railways.

Busfernverkehr als Geheimwaffe gegen die Schiene

Das Bus-Projekt der Bundesregierung zielt auf die Ausschaltung der Schiene als flächendeckender Alternative. Zehn Gründe.

von Winfried Wolf

Es gibt seit einigen Wochen eine Debatte auch in Umwelt- und Ökologiekreisen, wonach die Zielsetzung der Bundesregierung, zukünftig Fernbus-Linienverkehre zuzulassen, nicht grundsätzlich abzulehnen sei. Fernbusse seien schließlich auch ein umweltfreundliches Fahrzeug usw. Tatsächlich ist die Fernbus-Initiative der Bundesregierung ein wohlüberlegter (FDP-) Schachzug, um den Schienenverkehr massiv abzubauen und die Bahnprivatisierung neu voranzutreiben. Im nachfolgenden soll dies auf zehn Ebenen begründet werden.

1. Umweltfreundliche Busverkehre?

In einigen Berechnungen heißt es, ein Fernbus emittiere weniger Kohlendioxid (CO₂) als die Eisenbahn – jeweils bezogen auf die Fahrleistung.

Selbst das Umweltbundesamt, das eine solche Rechnung veröffentlicht hat, verweist darauf, daß das nur bei gut gefüllten Bussen (Auslastungsgrade von 75-80 Prozent) im Vergleich mit der eher gering ausgelasteten Bahn im Linienverkehr (etwa 40 Prozent) der Fall sei. Wenn wirklich Bus-Linienverkehre eingesetzt werden würden, sei die CO₂-Bilanz weitgehend die gleiche.

Dabei muß sicher noch untersucht werden, welche Art Liniendichte dabei gemeint ist. Wenn tatsächlich ein ähnlich flächendeckendes Busliniennetz mit einer ähnlichen Taktichte eingeführt wird – also zumindest Stundentakte zwischen den großen Städten – dann dürfte die Bilanz deutlich zugunsten der Bahn ausfallen. Hinzu kommt, daß bei diesen CO₂-Bilanzen meist ein Bus mit Tempo 80 km/h mit einem ICE mit Tempo 20 bis 300 km/h verglichen wird. In Wirklichkeit weisen Schienenverkehrsmittel, die ebenfalls mit nur 100 (oder ggfs. mit 140 km/h) verkehren, in jedem Fall eine positivere Emissionsbilanz auf als Busse.

Vor allem gilt: Das Argument "gleiche CO₂-Bilanz" trifft nur zu, wenn der aktuelle Strommix beibehalten wird. Bei einer – sinnvollen – Zielsetzung, so bald wie möglich Strom weitgehend ohne CO₂-Emissionen vorzuhalten, könnten Eisenbahnen weitgehend CO₂-frei verkehren. Bei Bussen ist das nicht vorstellbar – jedenfalls nicht im Überlandlinienverkehr.

2. Warum Busfernverkehre – warum keine O-Busse?

In Städten und im stadtnahen Umlandverkehr könnten Busse durchaus ein sinnvolles, auszubauendes Element darstellen. Vor allem in Form von Oberleitungsbussen, kurz: O-Bussen.

Es ist ausgesprochen interessant, daß in der aktuellen Debatte über einen verstärkten Einsatz von Bussen im öffentlichen Verkehr dieser Aspekt – O-Busse im städtischen und Umlandverkehr – nirgendwo Erwähnung findet. Dabei wäre ein offensives Konzept für die städtischen Verkehre, bei dem Straßenbahnen, S-Bahnen und – dort wo Schienen wenig Sinn machen – O-Busse im Zentrum stehen, durchaus eine sinnvolle Kombination. Es gibt auch heute große Städte, wie etwa Bern, die Linien-O-Bussysteme im dichten (zehn bis 15-Minuten-) Takt vorhalten.

In der aktuellen Debatte pro Fernverkehr mit Linienbussen geht es im Wortsinne stinknormale Busse, also um von weitgehend mit Dieselmotoren angetriebene und unter anderem für Atemwegserkrankungen und für Krebserkrankungen verantwortlich zu machende Busse.

3. Grundkapazitäten

Die Zahl der auf der Schiene beförderten Personen liegt jährlich bei 120 Millionen Fahrgästen im Fernverkehr und bei weiteren 2,1 Milliarden Fahrgästen im Nahverkehr. Insgesamt werden also täglich rund sechs Millionen Menschen in Eisenbahnen transportiert.

Um diese Menschen zu einem größeren Teil mit Bussen zu befördern, bedürfte es einer Armada von vielen Hunderttausenden Bussen. Das ist strukturell kaum vorstellbar. Man benötigte ja nicht nur die Transportmittel, sondern auch eine entsprechend umfangreiche neue Infrastruktur mit riesigen Busbahnhöfen – wie es sie teilweise auch in der Dritten Welt, so in Mexiko, gibt.

Es wäre unter solchen Bedingungen auch kaum vorstellbar, daß diese Busse, wie die Eisenbahnen, die Stadtzentren ansteuern könnten. Sie würden in Staus hängenbleiben; eine Zeitzuverlässigkeit könnte nicht gewährleistet werden – ein Linienverkehr wäre damit nicht darstellbar.

Tatsächlich befinden sich in Ländern, in denen Busfernverkehre im Liniendienst angeboten werden, die Busbahnhöfe meist an den Rändern der großen Städte, oft auch an Autobahnkreuzen usw. Das wäre bereits ein massiver Qualitätsverlust im Vergleich zu dem, was die Bahn bieten kann (wobei die Bahn bereits dabei ist, die Bahnhöfe aus den Citylagen herauszunehmen – so seit den 1960er Jahren in Baden-Baden, so seit den 1980er Jahren mit Kassel-Wilhelmshöhe, so (geplant) im Fall Lindau/Bodensee).

Doch um einen flächendeckenden Linienverkehr, wie es die Bahn bietet, geht es nicht. Vielmehr soll der Bus – wie dies bereits private Bahnanbieter tun – als Rosinenpicker eingesetzt werden: nämlich dort, wo kurzfristig und viel zu verdienen ist.

4. Preisvorteile des Busverkehrs – externe Kosten des Straßen- und Busverkehrs

Unter den aktuellen Bedingungen können Bus-Linienerverkehre Fahrten zu Preisen anbieten, die bei der Hälfte und einem Drittel der Bahnfahrkartenpreise liegen. Es ist klar, daß sich hier ein gewaltiges Gewinnpotential auftut. Wenn Busbetreiber unter diesen Bedingungen ihre Dienste "nur" zu Preisen anbieten, die, angenommen, 25 bis 33 Prozent unter den Bahntarifen liegen, dann dürften die Gewinnmargen deutlich im zweistelligen Bereich liegen. Im Klartext: Solche Gewinne sind traumhaft hoch.

Kein Wunder, daß die FDP es war, die diese Profitmöglichkeit privater Unternehmen ins Zentrum ihrer verkehrspolitischen Forderungen bezüglich des Koalitionsvertrags rückte. Doch diese Preise kommen nur zustande, weil die Verkehrsmarktordnung eine absurd perverse, eine verkehrte ist.

Die verschiedenen Berechnungen der externen Kosten des Verkehrs belegen, daß vor allem der Straßenverkehr der Gesellschaft enorme Kosten aufbürdet, die nicht in den Fahrpreisen enthalten sind. Es gibt konkrete Berechnungen, wonach der Lkw-Verkehr deutliche höhere externe Kosten als der Pkw-Verkehr verursacht – unter anderem durch die massive Abnutzung der Infrastruktur (der Straßen und Brücken), die durch die hohen Lasten der Nutzfahrzeuge verursacht werden. Die Steuern und Mautgebühren, die Lkw bezahlen, decken nur 30 bis 40 Prozent der Kosten, die sie im Straßennetz verursachen.

Eine gesonderte Betrachtung der externen Busbetriebskosten existiert m. E. nicht. Es liegt aber nahe, daß sie ähnlich hoch wie die von mittelschweren Lastkraftwagen sein dürften. Nun zahlen Busse nicht einmal Mautgebühren. Doch auch dann, wenn sie – wie VCD und »Allianz pro Schiene« dies fordern – die gegenwärtig gültigen, extrem niedrigen Mautgebühren zahlen würden, verursachten sie wie die Mautpflichtigen Lkw weiterhin hohe externe Kosten.

Rechnete man, was Umweltverbände in der Regel tun, diese Kosten in den Busbetrieb ein, müssten sich die Fahrpreise im Bus-Linienerverkehr, grob geschätzt, mehr als verdreifachen. Damit aber wäre der Kostenvorteil der Busfernerverkehre im Vergleich zur Bahn komplett dahingeschmolzen. Buslinienverkehre hätten dann keine Chance gegen die Eisenbahn. Obgleich das Wissen um die externen Kosten Allgemeinut ist – zumal bei Umweltverbänden – wird die Integration derselben in solche Buskosten nicht gefordert.

5. Allgemeine Komfortvergleiche

Busse weisen im Vergleich zu Eisenbahnen deutliche Komfortnachteile auf. Der Schienenverkehr dürfte dort, wo er funktioniert – so im Fall der SBB in der Schweiz –, im Vergleich zum Bus beträchtliche Komfortvorteile bieten:

1. Der Bahnbetrieb ist "pünktlich wie die Eisenbahn". Busse können nie eine solche minutengenaue Pünkt-

lichkeit garantieren. Das gilt im übrigen auch für Zeiten mit klassischem Winter. Der alte Slogan der Deutschen Bundesbahn aus den 1960er Jahren "Alle reden vom Wetter - Wir nicht" war damals absolut überzeugend. Er wirkt heute geradezu skurril.

2. Eisenbahnen bieten den Reisenden innerhalb des Transportmittels einen weitgehend einen freien Bewegungsspielraum. In Busfernerverkehren ist man weitgehend an seinen Sitz gebunden; in der Regel muss man die Fahrt über angeschnallt in seinem Sitz verbringen.

3. Eisenbahnen können besondere Dienstleistungen wie ein Bordrestaurant, eine Bar/Café, ein Kinderabteil usw. anbieten. Bei Bussen ist dies nicht oder nur sehr eingeschränkt realisierbar.

4. Eisenbahnen können weitgehend barrierefreies Reisen ermöglichen, was ideal ist für Menschen mit Behinderungen, aber auch für Familien mit Kindern, mit Kinderwagen, für Kinder selbst, für Leute mit größeren Gepäck (Instrumente, Skier) usw. Busse können solche Angebote nicht bieten bzw. nur eingeschränkt.

5. Eisenbahnen sind in der Regel mit einem kaum überbietbaren Sicherheitsbonus ausgestattet. Busverkehre weisen in jedem Fall ein deutlich größeres Risiko hinsichtlich Unglücken usw. auf. Schwere Busunglücke sind Alltag, wo Busliniendienste allgemeiner Teil des Straßenverkehrs ist.

6. "Es war ein Nazigesetz, das den Busfern- und Buslinienverkehr verbot"

Die Behauptung, es sei ein NS-Gesetz, das "heute noch" den Busfernerverkehr im Liniendienst untersagen würde, stellt eine absurde Verkehrung der Wirklichkeit dar. Das entscheidende Personenbeförderungsgesetz, dessen Paragraph 13 dort Buslinienfernerverkehre untersagt, wo "der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann", wurde erstmals am 21. März 1961 in die Gesetzgebung eingebracht und trat am 1. Januar 1964 in Kraft. Die Nazis als Verteidiger der Eisenbahn zu präsentieren ist infam – und typisch für die Partei (FDP), die in den 1960er Jahren den höchsten Anteil an NSDAP-Kadern hatte. Tatsächlich waren die Nazis erklärte Feinde der Schiene und fanatische Lobbyisten des Autoverkehrs. Die Faschisten in Italien und Deutschland hoben nach ihrer jeweiligen Machtübernahme umgehend alle Tempolimits auf. Mussolini förderte FIAT, Hitler ließ das VW-Werk bauen. Der Leib- und Magenarchitekt Hitlers, Albert Speer, war der erste, der offen erklärte, alle innerstädtischen Bahnhöfe müßten aus dem Zentrum großer Städte – insbesondere aus Berlin, der geplanten Hauptstadt "Germania" – verschwinden und an den Rand der Städte verlegt werden. Mussolini und Hitler förderten die "Autostrade" respektive den "Reichsautobahnbau".

Hitler ordnete an, daß die in öffentlichem Eigentum befindliche, erst seit 1920 als einheitliche Staatsbahn gegründete deutsche Reichsbahn mit ihren Ressourcen ihre spätere Konkurrenz, den Straßenverkehr, fördern und die Reichsautobahnen bauen sollte. Zu

diesem Zweck wurde die Reichsautobahn-Gesellschaft als Tochter der Deutschen Reichsbahn gegründet. Die Reichsbahn alimentierte im Zeitraum 1935 bis 1945 massiv den Reichsautobahnbau. Reichsbahnchef Julius Dorpmüller war zugleich Chef der Reichsautobahngesellschaft und wurde 1937 auch noch Reichsverkehrsminister. Die Gleichschaltung wurde im Verkehrssektor so eindeutig wie kaum anderswo durchgesetzt – zugunsten der entscheidenden Orientierung auf den Straßenbau, die Motorisierung für den Krieg und die Pkw-Massenmotorisierung – ergänzt um "Wohnen im Grünen" und "Kilometerpauschale" als ideologische Instrumente zur Einbindung der "Volksgenossen".

Vor diesem Hintergrund allein ist es zu verstehen, daß bereits in den 1930er Jahren ergänzend Bestimmungen erlassen wurden, das die Reichsbahn vor einem Buslinienverkehr schützen sollte. Dieses Gesetz war damals "weiße Salbe"; eine solche Konkurrenz drohte nicht wirklich, da es kein Autobahnnetz gab (1945 lag die Länge aller Autobahnen auf dem späteren BRD-Gebiet bei weniger als 2 000 Kilometern – auf dem gesamten Gebiet des deutschen Reichs einschließlich der annektierten und eroberten Gebiete waren es 38 19 km!). Heute gibt es allein auf deutschem Gebiet ein Autobahnnetz mit 13.000 km⁹.

7. Beispiele andere Länder

In der taz fand sich am 5.1.2010 ein Artikel, wonach die Zulassung der Buslinienverkehre in Schweden der Bahn nicht geschadet habe. Motto: "Konkurrenz belebt das Geschäft". Andernorts wird das Beispiel der USA genannt, wo die Greyhound-Busse eine positive Rolle bei der Verkehrserschließung gespielt hätten. Festzuhalten gilt:

In den USA spielten die Greyhound-Linienverkehre ab den 1930er Jahren eine maßgebliche Rolle bei der Zerstörung der Eisenbahnfernverkehre. Diese Busverkehre wurden von den gleichen Autokonzernen gefördert, die gleichzeitig systematisch gegen die US-amerikanischen Schienenverkehrssysteme in den großen Städten vorgingen, ja, die diese auf konspirative Art und Weise zerstörten (siehe den sog. Snell-Report, USA 1974 – verfasst von Bradford C. Snell für den US-Senat).

In Schweden kam es 1999 zur Zulassung der Bus-Linienfernverkehre parallel mit der weitgehenden Privatisierung der schwedischen staatlichen Eisenbahn. Die schwedische Staatsbahn ging nach der Privatisierung pleite und musste vom Staat mit hohen Kosten teilsaniert werden (Studie Oliver Schöller/Schwedes 2004).

Heute läßt sich in einigen Schwellenländern (und wohl auch in einzelnen EU-Ländern wie Großbritannien oder Spanien) beobachten, wie Busfernverkehre systematisch dazu eingesetzt werden, um die Schiene als alternatives Gesamtsystem zu zerstören. Das war im Zeitraum von 1980 bis 2005 gut in Argentinien und Mexiko zu beobachten, wo jeweils ein relativ flächendeckendes Schienennetz mit passablen Eisenbahnverbindungen innerhalb von rund 25 Jahren komplett zerstört wurde – vor allem mit Hilfe eines zunächst preiswerteren Busliniensystems.

8. Busfernverkehre als Zwischenstadium

Oft heißt es, die Buslinienverkehre seien eine sinnvolle "Ergänzung" zum Schienenfernverkehr. Die VCD-Vertreterin Heidi Tischmann geht ein Schrittchen weiter. "Wir begrüßen diese Liberalisierung im Fernverkehr. (...) Hier kann die Bahn Wettbewerb vertragen. Denn hier fährt sie bislang ohne Konkurrenz." (taz vom 5.1.2010).

Tatsächlich steht die Bahn wie kaum ein anderer Betrieb in einem knallharten Wettbewerb. Das gilt gerade für den Schienenfernverkehr. Dieser konkurriert mit dem Pkw-Verkehr, mit Billigfliegern und vielerorts bereits mit Busbetreibern, die die Lücken in den bestehenden Gesetzen ausnutzen, und längst ansatzweise Busfernverkehr anbieten.

Das Argument, hier gehe es schlicht um ein nettes Nebeneinander unterschiedlicher Anbieter, bei dem am Ende der Kunde König sei, ist blauäugig. In den USA wurde vorgeführt, daß dieser Buslinienfernverkehr nur das sinnvolle Zwischenstadium zur Zerstörung der Eisenbahnen im Fernverkehr ist. Die berühmte Greyhound-Gesellschaft, die US-flächendeckend diese alternativen Busverkehre angeboten hatte, ging in den 1990er Jahren pleite. Heute gibt es in den USA nur noch einen eingeschränkten Buslinienfernverkehr im Linienbetrieb. Vor allem gibt es kein staatsweites – auch nur im Ansatz flächendeckendes – Schienennetz für den Personenverkehr mehr. Der Buslinienfernverkehr war das Übergangsmodell, mit dem die Schiene als flächendeckende Alternative zerstört wurde. Die Leute wurden in Pkw und Flugzeuge gezwungen.

9. Wo steht die Bahn heute? Welche Wirkung hat zusätzliche, unlautere Konkurrenz?

Die Bahn in Deutschland hat Jahrzehnte lang Verkehrsmarktanteile verloren. Dort, wo sie in jüngerer Zeit ihre Anteile verteidigen konnte, erfolgte dies weitgehend durch gestiegene staatliche Unterstützungszahlungen. Das trifft auf den Schienenpersonennahverkehr zu. Im Schienenpersonenfernverkehr droht der Bahn ohnehin ab diesem Jahr mit der EU-weiten Öffnung des Eisenbahnmarktes enorme neue Konkurrenz durch private Betreiber, die auch hier als "Rosnenpicker" auftreten und auf einzelnen lukrative Strecken Schienenfernverkehr in Konkurrenz zur DB AG anbieten werden. Die gesamten Anteile der Schiene im Verkehrsmarkt liegen inzwischen bei sieben Prozent (im Personenverkehr); in einzelnen EU-Ländern nur bei fünf Prozent. Ganz offensichtlich ist es hier entscheidend, ob die Schiene noch ein paar Prozentpunkte verliert – um dann marginalisiert zu sein. Es wird eine Situation wie im Land der unbegrenzten Unmöglichkeiten angestrebt: In den USA liegt der Anteil der Schiene bei 0,3 Prozent.

Spätestens ab Mai, nach der NRW-Wahl, wird die Bundesregierung mitteilen, daß jetzt "rigoros gespart" werden müsse. Dabei wird sehr wahrscheinlich auch ein Abbau der Regionalisierungsgelder – der staatlichen Unterstützungszahlungen für den Schienenpersonennahverkehr – auf der Tagesordnung stehen. Das stand schon einmal im Zentrum von Sparplänen

einer Art geheimen großen Koalition, einer von Eduard Stoiber (CSU) und Peer Steinbrück (SPD) 2004/2005 angeführten Sparkommission.

Die Bahn im besonderen und der Schienenverkehr im allgemeinen wird spätestens ab 2011 bereits in dreifacher Weise angegriffen: Erstens durch neue private Anbieter, zweitens durch reduzierte öffentliche Unterstützungszahlungen, drittens durch die Privatisierung der Deutschen Bahn (oder ihres Zweigs DB ML) selbst. Wenn unter diesen Bedingungen zusätzlich ein Buslinienfernverkehr zugelassen wird, dann befindet sich die Schiene in einem fast aussichtslosen Vier-Fronten-Krieg.

10. Cui bono – wem nützt es?

Die Debatte über Busfernverkehre wird aktuell weitgehend wie im luftleeren Raum geführt. Wir befinden uns jedoch innerhalb eines politischen Systems, genannt Kapitalismus, und innerhalb eines verkehrspolitischen Rahmens, genannt Öl-Auto-Luftfahrt-Verkehrsgesellschaft.

Alle bisherigen Analysen für den Schienenpersonenverkehr besagen, daß dieser weitere Marktanteile verlieren wird. Vor allem sind sich fast alle Fachleute einig, daß eine Bahnprivatisierung zu einem weiteren Ausdünnen des Netzes und damit zu einem nochmaligen Rückgang der Anteile der Schiene im Gesamtverkehr führen werde. Vor diesem Hintergrund kann die Offensive für Busfernverkehre als Todesstoß für die Schiene betrachtet werden.

Das gilt auch europaweit. Europa ist der einzige Kontinent, auf dem es noch ein weitgehend flächendeckendes Schienennetz gibt. Wenn in Deutschland die Schiene als grundsätzliche Verkehrsalternative ausgeschaltet wird, dann wird das übrige Europa diesem "Vorbild" weitgehend folgen. Das wäre – mit Blick auf die Umwelt- und Klimadebatten und vor dem Hintergrund des Versagens der Kopenhagener-Klimakonferenz – ein Umwelt- und Klimaverbrechen.

In der Kriminalistik gilt als Klärung der Täter- und Schuldfrage die Regel: Cui bono – wem nutzt es? In der aktuellen Verkehrsdebatte wird dies meist komplett ausgeklammert. Dazu ist dreierlei festzustellen:

Erstens gibt es im real existierenden Kapitalismus eine Gruppe, die die mit Abstand mächtigste ist. Das

ist die Öl-Auto-Flugzeugbau-Airline-Gruppe. Diese Formation konzentriert allein unter den 500 größten Konzernen der Welt rund ein Drittel des addierten Umsatzes auf sich.

Zweitens wurde die Profitabilität dieser Gruppe in jüngerer Zeit im allgemeinen und durch die weltweite aktuelle Krise im besonderem außerordentlich reduziert. Der Pkw-Verkehr in den OECD-Ländern wächst kaum mehr. In der weltweiten Krise ging im Zeitraum 2007 bis 2009 die Herstellung von Kraftfahrzeugen von 72 Millionen (2007) auf weniger als 60 Millionen (2009) oder um rund 25 Prozent zurück. Insgesamt liegen Anfang 2010 die nicht ausgelasteten Kapazitäten im weltweiten Nutzfahrzeugbau bei 40 Prozent. Solche Margen sind mit jährlichen Verlusten in Höhe von Dutzenden Milliarden Euro verbunden. Diesartige Verluste sind in aller Regel mit einem aggressiven Marketing zugunsten einer Wiederholung dieses spezifischen Marktes verbunden.

Drittens würde in Europa eine Ausschaltung der Schiene als Alternative zum Flugverkehr und zum Autoverkehr (Pkw und Lkw) eine erhebliche Ausweitung des Verkehrsmarkts für den Straßenverkehr und für den Flugverkehr mit sich bringen. Das wäre pro Jahr mit vielen Dutzenden Milliarden Euro an Extraprofiten verbunden. Die davon profitierenden Konzerne wären zugleich diejenigen, die in der weltweiten Ökonomie und besonders in der BRD-Wirtschaft maßgebend sind.

Wenn Busfernverkehre eine nicht unwichtige Rolle dabei spielen, die Schiene in Richtung Abseits zu zwingen, haben daran die Autokonzerne, die Flugzeughersteller und die Airlines ein Interesse. Originellerweise sind es dann sogar vor allem Daimler (Mercedes-Busse) und VW (MAN-Busse; MAN ist inzwischen de facto eine VW-Tochter), die sogar direkt von der Ausdehnung der Busverkehre profitieren werden.

Letzten Endes geht es jedoch um die indirekten Gewinne, um eine Umwandlung des europäischen Verkehrsmarkts auf US-amerikanischen Standard – mit entsprechenden gewaltigen Gewinnen für die Ölkonzerne, für die Autohersteller, für die Flugzeugbauer und für die Airlines.

Ach ja. Und natürlich auch für die FDP-CDU-CSU-Klientel der privaten Busbetreiber.

Im High-Tech-Rausch stecken geblieben

Zu den Schienenverbindungen POS-Nord/KBS 670

von Thomas Lutze⁶

Als Mitte der Neunziger Jahre in La Rochelle führende Politiker aus Deutschland und Frankreich zusammenkamen, um richtungsweisende Bahnprojekte zu verabreden, war eine Aufbruchstimmung überdeutlich. Bekanntlich war und ist der internationale Eisenbahnverkehr nicht gerade dafür bekannt, besonders europäisch zu sein. Ein wesentlicher Punkt dieser deutsch-französischen Partnerschaft war die Verständigung auf eine Schienenschnellverbindung zwischen Paris und Frankfurt/Main, an dessen Zustandekommen auch der damalige Ministerpräsident des Saarlandes Oskar Lafontaine mitgewirkt hatte.

Seit 2007 rollen nun die modernen Züge - allerdings in einem ganz anderen Umfeld als Mitte der Neunziger Jahre noch existent. Für die Regionen Saarland und die Pfalz konnte dieses Projekt lange Zeit als Segen betrachtet werden. Während bundesweit ganze Regionen vom Fernverkehr abgekoppelt wurden, erhielten Kaiserslautern und Saarbrücken ein attraktives Angebot - zumindest um weiter im Fernverkehrsfahrplan aufzutauchen. Doch während in den neunziger Jahren noch davon die Rede war, dass hier ein zusätzliches Angebot gemacht wird, ist heute diese Verbindung fast das einzige Angebot, das übrig geblieben ist.

Mitte der Neunziger Jahre fuhren ICE-Züge durchgehend über Frankfurt/Main bis Leipzig und Dresden. InterRegios waren im Taktverkehr allgegenwärtig. InterCity-Züge fuhren nach Süddeutschland und bis Österreich, alles umsteigefrei. Köln war von Saarbrücken über Trier mit Neigetechnik in drei Stunden erreichbar, auch als Direktverbindung. Problematisch waren eher die mangelnden Angebote des Nahverkehrs als Zubringer zum Fernverkehr. Fahrpläne waren kaum vertaktet und das rollende Material stammte teilweise aus den fünfziger Jahren.

Heute hat sich diese Entwicklung bekanntlich umgekehrt. Fortschritte im Nahverkehr sind durch die Umstellung auf den Einsatz von Regionalisierungsmitteln unübersehbar. Ganz klar, auch hier gibt es zahlreiche Punkte, wo Verbesserungen und Optimierungen angesagt wären. Aber im klassischen Fernverkehr ist überdeutlich, dass außer der Strecke Saarbrücken-Kaiserslautern-Mannheim nichts übrig geblieben ist.

So richtet sich die ganze öffentliche Aufmerksamkeit auf diese eine verbliebene Fernverkehrsverbindung in der Region. Die 1857 durchgängig eröffnete Strecke wurde auch in den letzten Jahren an mehreren Stellen ertüchtigt und modernisiert. In einem topographisch sehr schwierigen Umfeld konnten Geschwindigkeiten bis 160 km/h erreicht werden, Teilstücke lassen sogar 200 km/h zu. Dennoch sind hier die Grenzen offensichtlich. Will man tatsächlich einen durchgehenden Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Mannheim und Saarbrücken erreichen (Geschwindigkeiten von 200 bis 250 km/h), dann wird sich die bisherige Streckenführung kaum eignen.

Welche Möglichkeiten sind machbar?

Variante 1: Man nimmt ganz viel Geld in die Hand und baut zumindest auf wesentlichen Teilbereichen eine neue Strecke, damit man tatsächlich mit Hochgeschwindigkeit fahren kann. Erfahrungen mit anderen Projekten (z.B. Berlin-Erfurt-Bayern) zeigen, dass so etwas schnell zum Milliardengrab werden kann. Unter den aktuellen finanzpolitischen Bedingungen scheint ein solches Vorhaben aber vollkommen abwegig, ganz unabhängig der Frage, ob so ein Projekt verkehrspolitisch überhaupt sinnvoll ist.

Variante 2: Die derzeitige Strecke wird weiter modernisiert. Hier gilt allerdings auch die Tatsache, dass weitere Beschleunigungen extrem aufwendig und damit teuer sein werden. Am 8. Februar 2010 flog der Saar-Ministerpräsident nach Berlin zum neuen Chef der Deutschen Bahn. Ein Ergebnis war, dass ein Gutachten in Auftrag gegeben werden soll, welche Verbesserungen notwendig sind und was sie kosten. Gut, aber das kann dauern und das Ergebnis wird vermutlich lauten, dass weiter gebaut werden muss und dass das alles viel Geld kosten wird. So schlau sind wir auch ohne Gutachten.

Variante 3: Man beschränkt die Ertüchtigungen auf das Notwendigste, das heißt darauf, dass der Betrieb auf der Strecke in einem ordentlichen Zustand verbleibt und an die technische Entwicklung angepasst wird. Gleichzeitig müssen die bisherigen ICE-Halte Homburg/Saar und Neustadt/Weinstraße wieder für den ICE geöffnet werden.

Aus verkehrspolitischer Sicht macht die dritte Variante den meisten Sinn. Die Vertreter einer Hochgeschwindigkeitslösung sind aber gefangen in der Zeitschiene. Sie rechnen mit Fahrzeiten, mit Stunden und Minuten zwischen den einzelnen Zielbahnhöfen. Zugegeben, auch unsere französischen Nachbarn sind ausgewiesene Vertreter dieser Sichtweise. Wäre es aber nicht sinnvoller, die Auslastung bzw. die Fahrgastzahlen anstatt der Fahrzeiten heranzuziehen? Alle relevanten Erhebungen machen deutlich: Der Anteil derer, die im Bereich von über 200 Stundenkilometer mit der Eisenbahn unterwegs sind, ist verschwindend

⁶ Thomas Lutze ist Mitglied des Bundestages und dort im Verkehrsausschuss. Inhaltlich ist Lutze in der Fraktion für den Bereich des Nahverkehrs zuständig. Im Landesverband Saar der Linken war Lutze über viele Jahre Verkehrspolitischer Sprecher und ist jetzt Landesgeschäftsführer.

gering. Zugleich hat diese Klientel das scheinbar billige, aber auf jeden Fall schnellere Flugzeug als Alternative.

Höhere Fahrgastzahlen erreicht man kaum durch höherer Spitzengeschwindigkeiten. Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke Saarbrücken-Mannheim-Frankfurt haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass man bei Reisen nach Mannheim und Frankfurt nun längere Aufenthaltszeiten in den dortigen Bahnhöfen hat. Schneller am Ziel sind viele Fahrgäste nicht. Oftmals werden durch Baumaßnahmen mühsam einige Minuten eingespart und gleichzeitig wird dies durch technische Umstellungen an anderen Stellen wieder eingebüßt.

Ein bequemer und moderner Fernverkehrszug ist für die Region Rheinland/Pfalz und Saarland dringend notwendig. Ein Wegfallen zu Gunsten der POS-Strecke Süd über Strasbourg wäre eine Katastrophe. Selbst ein moderner Nahverkehr mit attraktiveren Regionalexpress-Verbindungen könnte dies nicht kompensieren. Aber auf nennenswerte Steigerungen der Fahrgastzahlen kommt man nur, wenn zwei Faktoren erfüllt werden: Zum einen muss die Anbindung an den Nahverkehr optimiert werden. Derzeit passen die Anschlüsse noch nicht so, wie es die Fahrgäste erwarten. Zum anderen muss die Auslassung der ICE-Halte in Neustadt/Weinstraße und Homburg/Saar rückgängig gemacht werden.

Gerade in Homburg/Saar stiegen zu Zeiten der regelmäßigen ICE/IC-Verkehre rund 50 Prozent aller Reisenden aus dem Saarland in die Züge. Menschen aus Blieskastel, Neunkirchen und St. Ingbert, aber auch aus Waldmoor und Zweibrücken nutzten diesen ICE-Bahnhof. Diese Reisenden müssen nun viel weiter nach Kaiserslautern oder Saarbrücken fahren, um einen Fernverkehrsanschluss zu erreichen. Neben dieser Reisezeitverlängerung stehen auch höhere Kosten durch weitere Entfernungen bzw. Parkgebühren auf der Sollseite.

In Richtung Mannheim sind durch diese Auslassung der beiden ICE-Halte aber auch werktägliche Pendlerverkehre in den Wirtschaftsraum Ludwigshafen/Mannheim weggefallen. Pendler, die in der Vergangenheit Fernverkehrszüge benutzt haben, sind nicht vollständig in den gut entwickelten S-Bahn-Verkehr

umgestiegen. Grund dafür waren weniger die Reisezeiten, sondern der Verlust an Komfort (am Bahnhof/Parkgebühren und im Zug/keine Tische zum Arbeiten, keine Verpflegung). Diese Pendler nutzen nun mehrheitlich den privaten PKW, weil sie weitere Wege zum nächsten ICE-Halt haben und bei diesen Rahmenbedingungen gleich mit dem PKW "durchfahren".

Die Entwicklung der KBS 670 zeigt exemplarisch das Missverhältnis zwischen verkehrspolitischem Anspruch (Stichworte Klimawandel, mehr Verkehr auf die Schiene) und der verkehrspolitischen Realität (einseitige Förderung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs). In zahlreichen anderen Regionen der Bundesrepublik sind ähnliche Entwicklungen zu beobachten. Hoffnungen, dass durch die Netzöffnung alternative Anbieter zur DB die Lücken im Fernverkehr schließen könnten, haben sich zerschlagen. Der Wegfall der InterRegios und das Ausdünnen der IC/EC-Flotte konnten weder durch zusätzlichen ICE-Angebote (siehe deutlich höhere Fahrpreise), noch durch einen attraktiven Nahverkehr ausgeglichen werden. Dieser verfügt mit einigen Regionalexpress-Verbindungen ohne Zweifel über sehr gute Ansätze, die allerdings aus den Mitteln der Länder finanziert werden müssen.

Eine ernsthafte politische Debatte über ein bundesweites Fernverkehrsnetz unterhalb des ICE-Netzes müsste Aufgabe der Linken sein. Gerade unter sozialpolitischen Gesichtspunkten ist hierbei auch die Wählerklientel der Linken direkt betroffen. Viele Menschen bewerten die Bahn trotz Sparangeboten als zu teuer und viele Mittel- und Unterzentren sind seit Jahren vom Fernverkehr abgeschnitten. Davon sind auch Berufspendler betroffen, die zunehmend auch deutlich über 50 km pro Tag und Fahrtrichtung zurücklegen müssen, und für die die Benutzung einer S-Bahn der Baureihe 425 unzumutbar ist.

In der Linksfraktion im Saarländischen Landtag ist Dagmar Ensch-Engel für den Bereich Verkehrspolitik mitverantwortlich. Sie ist erreichbar unter:

Dagmar Ensch-Engel, MdL

Franz-Josef-Röder-Straße 7, 66119 Saarbrücken

Tel.: 06 81 - 5 00 24 27

Email: d.ensch-engel@landtag-saar.de

Aktuelle Krise und der Einbruch im Güterverkehrssektor

Krise wird bezifferbar

von *Tanja Girod*

Die Wirtschaftskrise, ausgelöst durch unkontrollierte globale Finanzmärkte, die uns seit einem Jahr beschäftigt, lässt sich nun auch beziffern. Am 13. Januar hat das Statistische Bundesamt "vorläufige Zahlen" veröffentlicht, die ihr endlich ein konkretes Gesicht verleihen. Diese Zahlen sind verheerend – 2009 gab es das niedrigste Wachstum seit 1932 und das Bruttoinlandsprodukt verringerte sich um 5 Prozent. Trotzdem ist es gut, dass die Angaben nun auf dem Tisch liegen, denn bisher versuchten wirtschaftliche Einzelakteure, vor allem Aktiengesellschaften, aus Sorge um ihre Börsennotierung, die Krise herunterzuspielen.

Dafür spricht auch, dass viele Unternehmen und Verbände ihre Umsatz- und Gewinneinbußen erst veröffentlicht haben, nachdem das Statistische Bundesamt die besagten Zahlen herausgegeben hat.

Im Güterverkehr und Transportgewerbe bedeutet das vor allem folgendes: Die Beschäftigten erfahren die Krise in Form von Kurzarbeit, Leiharbeit und Arbeitslosigkeit oder einfach nur als Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Dagegen sperren sich Reederverbände, Hafenbetreiber und andere Akteure bis heute, ihre Wachstumsprognosen angemessen zu korrigieren und dem tatsächlichen Ausmaß ins Gesicht zu sehen. Vor allem, weil eine Rezession nicht in ihr Geschäftsmodell und Weltbild passt. So geht die niedersächsische Hafenwirtschaft mit "verhalten positiven Erwartungen" ins Jahr 2010.

Woher dieser Optimismus?

Das gesamtdeutsche Transportaufkommen ging im Vergleich zum Vorjahr um 11,2 Prozent zurück. Das betraf vor allem die Binnenschifffahrt mit 18,1 Prozent und die Seeschifffahrt mit 16,8 Prozent. Nach einer ergänzenden Studie des Instituts für Arbeit und Wirtschaft in Bremen, verringerte sich die Zahl der Arbeitsplätze in den Werften im vergangenen Jahr um 15 Prozent. Vergleichbar schlecht sehen die Zahlen für Gütertransporte auf der Schiene aus. Außerdem brach der Markt für Nutzfahrzeuge zusammen: Auf Grund der um 27,7 Prozent gesunkenen Zahl der Neuzulassungen entließ zum Beispiel der Hersteller

Scania seit 2008 mehr als 10 Prozent seiner Beschäftigten. Diese 3900 Arbeiter gehen aufgrund der angespannten Arbeitsmarktsituation sicherlich nicht mit "verhalten positiven Erwartungen" ins Jahr 2010.

Die Transportunternehmer konnten ihre vorhandene Ladungskapazität nicht mehr einsetzen – die Frachtpreise fielen. Die Unternehmer reagierten mit einer Reduzierung der Kapazitäten, der Einführung von Kurzarbeit sowie Personalentlassungen. Die Zahl der Betriebsaufgaben hat sich im letzten Quartal weiter erhöht. Das betraf sowohl kleinere als auch größere Unternehmen. Bei Neuausschreibungen und Nachverhandlungen lässt sich im Vergleich von 2009 gegenüber 2008 außerdem ein Entgeltrückgang feststellen, so der aktuelle Bericht des BAG zur Marktbeobachtung Güterverkehr.

Mehrere Reedereien und Schiffsbaubetriebe nehmen bereits Kredite oder Bürgschaften aus dem Deutschlandfonds in Anspruch, verkündet das Wirtschaftsministerium. Dabei handelt es sich oft um merkwürdige Deals zwischen der ausgesprochen "hilfsbereiten" Bundesregierung und den Unternehmen. Infolge des gefährlichen politischen Helfersyndroms hat die Wettbewerbskommission der EU bereits Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Kreditgarantien für Hapag-Lloyd angemeldet. Es handelt sich in diesem Fall übrigens um eine "Kleinbeihilfe" in Höhe von 1,2 Milliarden Euro. Die Unverantwortlichkeit dieser Aktion der Regierung wird eigentlich nur noch von dem gescheiterten Rettungsversuch für Opel übertroffen.

Die Krise in diesem Segment betrifft – gleich einem negativen Synergieeffekt – auch andere Beteiligte. So senkte die Bundesregierung die Lotsengebühren, die als Bundesgebühr auf jedes Schiff erhoben werden, das einen deutschen Hafen anläuft. Eigentlich sollten sie angehoben werden, nun aber werden sie von März an um 10 Prozent gesenkt. Ein Sprecher des Bremer Wirtschaftsressorts gab als Begründung dafür an, die Senkung solle helfen, die Wettbewerbssituation der Reedereien und Hafenbetreiber zu verbessern.

Eines ist klar: Der wachsende Widerspruch zwischen Kapital, Arbeit und Regierungshandeln lässt sich immer schwerer vertuschen. Im zweiten Jahr der Krise ist er bereits in der Statistik auszumachen.

Milliardengrab – Fehmarnbeltquerung

Hintergründe eines fragwürdigen Großprojektes

von *Malte Riechey*

Im Norden der Republik laufen die Planungen für ein widersinniges Großprojekt mit dramatischen Folgen für Mensch und Natur auf Hochtouren. Das teuerste Verkehrsprojekt Europas würde die geplante 19 km lange, feste Querung über den Fehmarnbelt werden. Sie soll die norddeutsche Ostseeinsel Fehmarn mit der dänischen Insel Lolland verbinden. Zwei sehr bevölkerungsarme und strukturschwache Regionen, mit einem gut ausgebauten Fährverkehr der im 30-Minutentakt zwischen den Inseln pendelt. Es wäre eine der längsten Brücken der Welt und die längste Brücke Europas, wenn sie wirklich gebaut würde.

Pläne dazu gibt es bereits seit über 20 Jahren. Im September 2008 haben die deutsche Bundesregierung und das dänische Königreich einen Staatsvertrag zum Bau einer solchen Querung abgeschlossen. Darin wurde jedoch vereinbart, dass Dänemark für Bau, Betrieb und Abwicklung der Finanzierung der Querung alleinig zuständig ist. Sie bevorzugen aus Kostengründen eine ökologisch höchst problematische Schrägseilkabelbrücke, doch die Möglichkeit eines Absenktunnels wird gleichberechtigt untersucht. Es soll in beiden Fällen eine vierspurige Autobahn mit zweigleisige Eisenbahntrasse auf der Querung und der Strecke Hamburg-Kopenhagen entstehen, die als Projekt eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) von der EU gefördert wird. Bis 2012 wird in einem deutsch-dänischen Planfeststellungsverfahren geprüft, ob das Projekt überhaupt und, wenn ja, welche Variante gebaut werden kann, doch die endgültige Entscheidung dazu wird allein das Dänische Folketing in einem extra Baugesetz treffen.

Die Gesamtkosten des Projekt wurden zuletzt auf 13 Milliarden Euro geschätzt. Diese werden jedoch nicht vom dänischen Steuerzahler bezahlt, wie oft fälschlicherweise angenommen wird. Die Kosten sollen nutzerfinanziert in 30 bis 60 Jahren durch Mauteinnahmen refinanziert werden. Die Querung soll von der staatseigenen, dänischen Planungsgesellschaft Fehmarn Baelt A/S betrieben werden. Die soll das Geld am internationalen Kapitalmarkt aufnehmen, wofür sich Dänemark mit Staatsanleihen verbürgt. Die zusätzlichen Kosten der deutschen Hinterlandanbindung würden nach letzter Berechnung mindestens 1,7 Milliarden € ausmachen. Diese sollen von Bund, Länder und Kommunen in Deutschland übernommen werden - also vom Steuerzahler!

Parlamentarisch

Ein internationales Projekt solchen Ausmaßes können die Regierungen allerdings nicht alleine entscheiden. Es muss von den Parlamenten beschlossen werden. In

Dänemark gab es jedoch eine breite parlamentarische Mehrheit, die dem Vertrag im März letzten Jahres zustimmte, doch die endgültige Entscheidung fällt erst am Ende des Planfeststellungsverfahrens.

Kurz vor Ende der Legislaturperiode, am 18. Juni letzten Jahres, hat der Deutsche Bundestag am späten Abend in einer Nacht und Nebel Aktion das Begleitgesetz der Bundesregierung zur Ratifizierung des Staatsvertrages zwischen der Bundesregierung und dem dänischen Königreich verabschiedet. Es gab eine große Koalition aus SPD, CDU und FDP für das Projekt und eine geschlossene Ablehnung seitens der Linken und der Grünen.

Zuvor hatte ein breites gesellschaftliches Bündnis die Parlamentarier des Deutschen Bundestages aufgerufen, dem Staatsvertrag zum Bau einer festen Fehmarnbeltquerung nicht zuzustimmen. Auch zahlreiche Lokal-, Kreis-, Landes- und Bundespolitiker aller Parteien schlossen sich der Forderung an, erst nach Abschluss der laufenden Umweltuntersuchungen und Trassenplanungen, sowie in Kenntnis aller Kosten, die auf die Bundesrepublik Deutschland zukommen könnten, das Vorhaben zur Abstimmung zu stellen. Doch der Bundestag gab seine Zustimmung, bevor all diese Details geprüft und geklärt waren.

Dazu gab es eigentlich keine Notwendigkeit, denn nach § 23 Abs. 4 des Vertrages werden "die Vertragsstaaten diesen Vertrag nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsstaaten vorläufig anwenden" und keinerlei Forderungen bzgl. getätigter Investitionen gegenseitig tätig machen. Es wäre also kein Zeitverlust entstanden, wenn die Entscheidung erst später getroffen würde, denn alle Vorplanungen und Untersuchungen können auch unabhängig vom Vertragsgesetz auf Grundlage des Staatsvertrages in Auftrag gegeben werden.

DIE LINKE. und die Protestbewegungen gegen das Projekt

Der Protest gegen das Projekt ist vielschichtig, bündelt sich aber in dem "Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarn Beltquerung". Dieses hat sich bereits vor 15 Jahren auf Fehmarn gegründet und zum Ziel gesetzt, eine feste Querung grundsätzlich zu verhindern.

Es ist ein Netzwerk aus aktiven Einzelpersonen, Unternehmen, Verbänden, Gewerkschaften, mehreren Parteien (darunter auch DIE LINKE.) und wird von einer sehr breiten Mehrheit der Fehmaraner getragen. Auch regionale Wirtschaftsbetriebe, darunter einige Tourismusbetreiber der Insel und andere Dienstleister, unterstützen dieses Bündnis.

Nach der Verabschiedung im Bundestag haben sich auch entlang der ganzen Trasse in Ostholstein bis

nach Lübeck Bürgerinitiativen gegründet, die ebenfalls die Beltquerung verhindern wollen, besonders weil sie den Güterverkehr durch ihre Ortschaften ablehnen.

Das Aktionsbündnis wurde Anfang 2010 zum Dachverband aller sechs existierenden Bürgerinitiativen und Ortsgruppen entlang der Trasse. Weitere Gruppen befinden sich in Gründung und werden durch Informationsveranstaltungen unterstützt. Je konkreter die Planungen werden, desto größer wird der Widerstand in der Bevölkerung.

Auf Fehmarn gründet das Bündnis gerade den Verein Schutzbündnis Fehmarnbeltregion, um im Planfeststellungsverfahren auch klagebefugt zu sein. Gemeinsam mit den Umweltverbänden NABU und BUND haben sie bereits juristische Schritte gegen das Projekt angekündigt.

Bereits heute liegt gegen den Staatsvertrag eine Klage des Aktionsbündnis bei der EU-Kommission vor, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark zu prüfen (Verdacht auf Verstoß gegen das europäische Gemeinschaftsrecht). Demnach hätte das Projekt nicht in einem bilateralen Staatsvertrag einer dänischen Planungsgesellschaft zugesprochen werden können, sondern europaweit ausgeschrieben werden müssen. Der Staatsvertrag wäre demnach EU vertragswidrig. Auch vom BUND wurde bei der EU Kommission eine Beschwerde eingereicht, da für den Staatsvertrag keine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt wurde.

Die Linke hat den Protest gegen den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung seit vielen Jahren parlamentarisch und außerparlamentarisch unterstützt, mehrere kleine Anfragen und Entschließungsanträge zum Thema ins Parlament eingebracht, vor der Abstimmung im Bundestag eine kritische Expertenanhörung im Verkehrsausschuss veranlasst und die Protestbewegung unterstützt.

Im Folgenden sollen die wichtigsten ökonomischen, ökologischen und verkehrspolitischen Argumente, die aus Sicht der Linken gegen dieses Projekt sprechen, vorgestellt werden:

Verkehrspolitische Argumente

Der offizielle verkehrspolitische Grund für eine feste Beltquerung ist eine unterstellte Fahrzeitverkürzung zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen von 4,5 auf 3 Stunden durch einen Ausbau der Strecke und Wegfall des Fährverkehrs. Doch lohnt sich das wirklich?

Nach einem aktuellen Gutachten (2009) des Planungsbüros Vierregg & Rössler gab es auf der Strecke vor der aktuellen Weltwirtschaftskrise nach Verkehrszählungen eine Grundlast von 2.900 bis 4.300 PKW und 1.100 LKW pro Tag, mit einer kurzzeitigen Spitzenlast im Hochsommer von 5.700-11.400 PKW pro Tag. Die Kapazität einer zweispurigen Schnellstra-

ße wird üblicherweise jedoch mit 26.000 PKW pro Tag angesetzt. Die Auslastung lag also vor der Krise bei einer Grundlast von unter 20 Prozent und einer kurzzeitigen Spitzenlast von unter 50 Prozent. Dafür würde andernorts nicht einmal eine Ortsumgehung oder ein Verkehrskreisel genehmigt werden. Bei einem geplanten vierspurigen Ausbau müssten die Auslastung noch mal halbiert werden. Seit Herbst 2008 ist das Verkehrsaufkommen zudem stark rückläufig.

Eine feste Fehmarnbeltquerung würde bestehende Verkehrsströme umlenken. Dadurch würden bisherige Investitionen in die A 20 und in die Ostseehafeninfrastruktur durch eine Beltquerung entwertet. Gleiches gilt für die vor 20 Jahren eröffnete Große Beltbrücke in Dänemark, über die seitdem der Schienengüterverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen abgewickelt wird.

Wachstum entwickelt sich auch nicht linear, wie fälschlicherweise in den Prognosen kalkuliert, sondern in Wellen. Viele Verkehrsexperten erwarten ein Verkehrswachstum allenfalls durch die EU-Osterweiterung im Straßen- und Schienenverkehr nach Osteuropa. Das starke Interesse der südschwedische Automobilindustrie am Projekt hat sich u.a. durch die existentielle Krise von Saab und Volvo (Pkw) und die Weltwirtschaftskrise stark relativiert.

Doch die Prognosen werden nicht aktualisiert, da – so das Verkehrsministerium – "hierzu keine belastbaren Prognosen zu Veränderungen der Verkehrsströme bekannt sind". Das statistische Bundesamt hat jedoch für 2009 insgesamt einem Rückgang von 11,2 Prozent im Güter-Transportaufkommen ausgewiesen, darunter ein Einbruch von 16,5 Prozent auf der Schiene.

Des Weiteren ist rund ein Drittel des gegenwärtigen Verkehrs auf Marketing-Maßnahmen der Reederei zurückzuführen, die aufgrund der hohen Besteuerungsunterschiede von Alkohol zu kurzfristigen Anreizen führen, die sich aber mittelfristig angleichen werden. Die Planer sind zudem davon ausgegangen, dass der Fährbetrieb mit Eröffnung einer festen Querung eingestellt wird. Die Reederei hat jedoch angekündigt, den Betrieb weiterzuführen, so dass sich die Verkehrsströme aufteilen würden. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die Refinanzierung des Projektes, die von den Mauteinnahmen abhängen.

Die Maut soll sich an den bisherigen Querungskosten orientieren und bei rund 70 Euro für eine einfache PKW-Fahrt liegen. Nicht die Barriere eines Fehmarnbelt, sondern die hohen Querungskosten stellen nach dem Barrieregutachten von Prof. Bröcker (Universität Kiel; 2006) eines der wesentlichen Hemmnisse dar. Diese würden durch eine feste Querung in keinsten Weise gemindert.

Ökonomische Argumente

In den Machbarkeitsstudien zur Voruntersuchungen des Projektes von 1999 wurde das Vorhaben schon damals mit einem sehr schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,29:1 bewertet. Normalerweise werden

nur Maßnahmen mit einem positiven Verhältnis von mindestens 3:1 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Doch das Projekt wurde dennoch weiterverfolgt. Eine kritische Überprüfung der Studie von Prof. Dr. Karl-Heinz Breitzmann, vom Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, weist der Studie 2007 jedoch erhebliche methodische Fehler auf. Er kommt zu einem Nutzen-Kosten Verhältnis des Projektes von maximal 0,65:1. Die Realisierung des Projektes würde zu erheblichen Wohlstandsverlusten führen. Ein erneutes Gutachten durch das Planungsbüro Vierreg & Rösler aus dem Jahr 2008, weist auf weitere Fehler bei den Grundannahmen hin. Demnach fällt das Nutzen-Kosten Verhältnis noch niedriger aus, wenn die erheblichen Baukostensteigerungen aufgrund der gestiegenen Inflation und als Resultat höherer Rohstoffpreise berücksichtigt und bis zur Fertigstellung im Jahr 2018 prognostiziert werden, sowie das veränderte Verkehrsaufkommen wie dargestellt berücksichtigt würde.

Auch das Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, zweifelt an der Finanzierung: "... das Projekt wäre daher entweder nur mit staatlichen Zuschüssen realisierbar, die so erheblich sein müssten, dass man kaum mehr von einem privat finanzierten Projekt sprechen könne. Oder es müssten für die aufgenommenen Kredite staatliche Garantien gegeben werden, die zur Folge hätten, dass alle wesentlichen Risiken bei der öffentlichen Hand verblieben, und zwar für einen Schuldentilgungszeitraum von schätzungsweise 33-37 Jahren, im ungünstigsten Fall bis zu 66 Jahren"

Der Bundesrechnungshof hatte in seinem Bericht vom April 2009 an den Deutschen Bundestag erhebliche Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte aufgezeigt und empfohlen, angesichts der niedrigen Verkehrsprognose die Wirtschaftlichkeit des beabsichtigten Ausbaus sehr kritisch zu überprüfen. Die Höhe der Kosten für den Ausbau der Hinterlandanbindung sind stark umstritten und betragen laut Bundesregierung für die Vorzugstrasse lediglich 817 Millionen Euro. Jedoch beziffert schon der Bundesrechnungshof in seinem Bericht die Kosten zum Preisstand von 2002 allein für die Schienenanbindung bis Hamburg auf über eine Milliarde Euro. Darin heißt es: "Unter Einberechnung der vom Bundesministerium selbst erwarteten Kostensteigerung von mindestens 60 Prozent ergeben sich Projektkosten von rd. 1,7 Milliarden Euro. Hierbei nicht berücksichtigt sind zusätzliche Kosten im Knoten Hamburg und für den zweistufigen Ausbau des Teilstücks von Lübeck bis Puttgarden" (S.21f). Eine Kostensteigerung gegenüber dem Planungsstand mit Preisen von 2002 hat das Verkehrsministerium jedoch gar nicht berücksichtigt.

Es ist mit massiven wirtschaftliche Einbußen in der Region zu rechnen, falls die feste Querung kommt. Der von der DB Netz für 2025 prognostizierte Bahnverkehr von 210 täglichen Zügen (davon 150 Güterzügen) wird insbesondere wegen der damit verbundenen Lärmbelastung zu erheblichen Einkommensverlusten im Tourismusbereich und zu einer Wertminderung

der Grundstücke und Wohnungen entlang der Trasse führen. Angeblich durch den Bau entstehende neue Arbeitsplätze basieren auf dem Prinzip Hoffnung und werden teuer erkaufte. Hunderte bis tausende Arbeitsplätze bei den Fährbetrieben und im Tourismus sind gefährdet.

Ökologische Argumente

Der Fehmarnbelt ist mit ca. 66.000 Schiffsbewegungen pro Jahr eine der dichtbefahrensten Wasserstraßen der Welt. Die bevorzugte Schrägkabelbrücke wird von den Lotsen mehrheitlich abgelehnt, denn aufgrund des langen Bremswegs auf See ist in kürzester Zeit mit einer Schiff-zu-Schiff- oder Schiff-zu-Brücke-Kollision zu rechnen. Die offizielle Prognose von 1999 (COWI-Lahmeier-Machbarkeitsstudie) liegt bei durchschnittlich einer Kollision alle 11 Monate ohne Verkehrsleitsystem (VTS), bei einer Kollision alle 32 Monate mit VTS. Eine ursprünglich für April 2008 angekündigte Neubewertung der Kollisionsrisiken im Rahmen eines Formal Safety Assessments liegt bis heute nicht vor. Eine Havarie im Fehmarnbelt hätte für das sensible Ökosystem Ostsee fatale Folgen.

Das geplante Projekt würde als Brückenvariante eine der weltweit wichtigsten Vogelzuglinien stören. 80 Millionen Landvögel überfliegen die Ostsee an seiner schmalsten Stelle zwischen Lolland und Fehmarn Nord-Süd-Richtung. Speziell für rund 20 Millionen Wasservögel in Ost-West Richtung wäre eine Brücke wie ein riesiges Netz quer zur Flugrichtung, da sich diese an der Wasserlinie orientieren und auch Nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen fliegen. Daher drohen viele Tausend Vögel, teilweise seltene oder vom Aussterben bedrohte Arten, an der Brücke zu verenden.

Das Leibnizinstitut für Ostseeforschung in Warnemünde sieht bereits durch die Brücken über den Öresund und Großen Belt den lebenswichtigen Salz- und Sauerstoffaustausch zwischen Nord- und Ostsee behindert. Schon heute sind ca. 18 Prozent der Ostsee abgestorben. Eine weitere Querung im Fehmarnbelt würde diesen Prozess noch beschleunigen, denn kaltes, sauerstoffhaltiges und tief fließendes Nordseewasser wird an den Brückenpfeilern aufgequirlt und kann nicht mehr die gesamte östliche Ostsee erreichen. Das deutsche Bundesamt für Naturschutz (BfN) erklärt in einer offiziellen Bewertung, dass sich bereits eine weitere Verringerung des Wasseraustausches um nur 0,3 Prozent (Brücke) und 0,1 Prozent (Tunnel) erhebliche negative Folgen für die maritime Ökologie der Ostsee haben könnte.

Die langjährige Bauphase bedroht zudem die vom Aussterben bedrohten und akustisch hoch sensiblen Schweinswale im Fehmarnbelt. Von ehemals rund 15.000 Tieren Mitte der 90er Jahre leben heute nur noch wenige Hundert in der Ostsee. Die Ostsee steht als "Particular Sensitive Sea Area" unter internationalem Schutz und gilt als Schweinswalschutzgebiet.

Die CO² Emissionen der Fährschiffe werden offiziell als ökologisches Argument für eine feste Querung

angeführt. Allerdings wurden hierbei die Emissionen von modernen PKW mit der Schadstoffbelastung im Fall des Einsatzes alter Schiffsmotoren verglichen. Die Ergebnisse sind nach einer groben Abschätzung des Wuppertal Instituts entsprechend zu bezweifeln. Bei einem Einsatz von "Green Ships" mit Leichtöl oder Diesel sowie neuen Filteranlagen mit minimierten Emissionen sieht die Bilanz anders aus.

Aktuelle Entwicklung 2010

Der Staatsvertrag ist erst seit Mitte Januar 2010 in Kraft, da die Ratifizierungsurkunden sehr spät ausgetauscht wurden. Verkehrsminister Ramsauer hat sich bei diesem Anlass ausdrücklich zur Ausbaupflichtung und der Hinterlandanbindung einer festen Fehmarn-Beltquerung bekannt. Er fände es "politisch töricht", den Vertrag in Frage zu stellen. Doch das Gegenteil ist der Fall: Politisch töricht ist es, Milliarden in ein überflüssiges Verkehrsprojekt zu investieren.

Der Vertrag ist nur eine politische Absichtserklärung der alten Bundesregierung. Entschieden wird über dem Bau erst 2012, mit Verabschiedung eines Baugesetzes im dänischen Folketing. Doch ob es soweit kommt, ist mehr als fraglich. Vorher muss nämlich noch eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen und das Projekt ein aufwendiges Planfeststellungsverfahren durchlaufen. Hierzu muss in den erforderlichen Fachgutachten erst einmal nachgewiesen werden, dass das Mammutprojekt ökologisch verträglich und ökonomisch notwendig ist.

Am 21. Januar 2010 hat die DB Netz ihre Trassenplanung für die Schienenhinterlandanbindung vor den Bürgermeistern und ausgewählten Vertretern der betroffenen Gemeinden im Kreishaus Eutin vorgestellt. Doch die Vorstellung war ziemlich enttäuschend. Die Finanzierung der drei vorgestellten Bahntrassen blieb unkonkret und der Verlauf ungenau

Der Kreis Ostholstein will in einer "Betroffenheitsanalyse" die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Schienen-Hinterlandanbindung ermitteln, die Landesregierung und die Bundesregierung haben eine Beteiligung an den Kosten dieses Gutachtens jedoch abgelehnt.

In einer parlamentarischen Anfrage der Linken wurde die Frage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Schienen-Hinterlandanbindung kritisch hinterfragt. Darin geht es besonders um die Trassenführung und um Kompensationsmaßnahmen wie Lärmschutz. Anfang Februar nahm die Bundesregierung Stellung. In der Antwort wurde deutlich, dass sie eine Billigtrasse für den Güterverkehr durch die Tourismusorte in Ostholstein plant. Das Verkehrsministerium verschleierte die Hintergründe, anstatt aufzuklären beantwortet sie die Fragen zu dem umstrittenen Großprojekt und seiner Anbindung zum Teil gar nicht oder bewusst ausweichend. Zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Projektes wird auf eine veraltete Vorstudie mit einem Preisstand von vor acht Jahren verwiesen, die zudem nicht einmal öffentlich vorliegt. Das Bundesverkehrsministerium kann zudem keine ausreichende

Finanzierung der Trasse garantieren. Da hilft auch die Beteuerung Minister Ramsauers nichts. Das Verkehrsbudget gibt es einfach nicht her.

Bei der Kostenaufteilung lässt das Ministerium allerdings die Katze aus dem Sack: Auf die Frage, ob sie bereit wäre, Mehrkosten für eine die Region weniger belastende Trassenführung zu tragen, antwortet sie, dass sie nur ihren gesetzlichen Anteil finanzieren und Kompensationsmaßnahmen nur im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte leisten wird. Schließlich sei sie an die Maßgaben der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gebunden.

bleibt es bei der sogenannten Bädertrasse, müssten über 50 Bahnübergänge entlang der Trasse untertunnelt oder überbrückt werden. Das wird für Land und Kommunen teuer: Die Kosten werden nämlich zu jeweils einem Drittel zwischen Bund, Land und Kommune aufgeteilt.

Eine Bewertung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen wie z.B. die Wertverluste von Immobilien entlang der Trasse, Umsatzrückgänge im Tourismus oder eine generelle Betroffenheitsanalyse lehnt das Ministerium ohne Begründung ab. Stattdessen wird lapidar behauptet, dass ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis sei positiv. Wie viel es denn genau beträgt und was dabei einkalkuliert wurde, verschweigt das Ministerium bewusst und verweist auf "die Vorentwurfsplanung".

Das Ministerium will also eine Billig-Lösung zu minimalen Kosten. Die negativen Auswirkungen auf die Region werden nicht untersucht, die Wirtschaftlichkeit wird auf Grundlage von veralteten Zahlen schön gerechnet. Alternativtrassen wurden nicht bewertet. Das ist ein Skandal – nicht nur für alle Anwohnerinnen und Anwohner.

Diese Low-Budget-Variante ist für die Bevölkerung vor Ort unzumutbar, denn die Trasse führt mitten durch Wohnorte und touristisch wichtige Küstengebiete. Allein der Ausstieg aus dem umstrittenen Projekt der festen Fehmarn-Beltquerung ist die ökonomisch und ökologisch sinnvollste Variante für die erfolgreiche Entwicklung der Region.

Nach Art. 5 Abs. 4 Staatsvertrag wird die Vereinbarung und das Vorhaben dann neu bewertet, wenn sich "die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln (sollten) als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist".

Angesichts der Weltwirtschaftskrise müsste die Bundesregierung ihre Verkehrsprognosen deutlich korrigieren, anstatt von ungebremstem Wachstum auszugehen. Bereits dies führt zu deutlich ernüchternden Verkehrsdaten, die im Kosten-Nutzen-Verhältnis keinerlei Notwendigkeit für den Bau dieses Kolosses erkennen lassen. DIE LINKE. fordert daher, umgehend aus dem deutsch-dänischen Staatsvertrag nach Artikel 22 Absatz 2 auszusteigen.

Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag

Heidrun Bluhm

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Sprecherin für Bauen und Wohnen

Themen Bauen und Wohnen, Städtebau, Wohnungspolitik, Raumordnung

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

Sabine Leidig

Mitglied des Deutschen Bundestages, Verkehrs-
politische Sprecherin

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

Büro Berlin, JKH 2755
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 37 69
Fax. 030/22 77 67 69
sabine.leidig@
bundestag.de

Herbert Behrens

Mitglied des Deutschen Bundestages

Themen Schifffahrt
inkl. Häfen, Luftverkehr

Büro Berlin, JKH 275 1
Platz d. Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 57 74
Fax. 030/22 77 67 74
herbert.behrens@
bundestag.de

Thomas Lutze

Mitglied des Deutschen Bundestages

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

Büro Berlin, JKH 370 1
Platz d. Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 24 77
Fax. 030/22 77 64 76
thomas.lutze@
bundestag.de

Mitarbeiter

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

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

Mitarbeiter

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

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

MitarbeiterInnen

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

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

Mitarbeiter

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

Referent

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

Referent

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

