

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Uwe Hixsch, Gerhard Jüttemann, Rolf Kutzmutz, Rosel Neuhäuser, Christine Ostrowski, Dr. Ilja Seifert, Dr. Gregor Gysi und der Fraktion der PDS

Bürgerbahn statt Börsenbahn

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Im vergangenen Jahrzehnt verlief die reale Verkehrsentwicklung in direktem Widerspruch zur offiziell von der EU-Kommission und von der Bundesregierung vertretenen Verkehrspolitik:
 - Die Schiene und die Binnenschifffahrt haben weitere Marktanteile verloren,
 - der Pkw hat anteilmäßig leicht zugelegt,
 - der Lkw hat seinen Marktanteil erheblich und
 - das Flugzeug hat seine Position massiv ausbauen können.

Damit haben jene Verkehrs- und Transportarten anteilmäßig gewonnen und im absoluten Maß weiter zugelegt, die in besonderem Maße als umweltbelastend gelten.

2. Die umweltpolitischen Ziele – auf die sich die Bundesregierung unter anderem 1992 auf dem Umweltgipfel in Rio de Janeiro und 1997 auf der Konferenz in Kyoto verpflichtet hat – stehen heute grundsätzlich in Frage. Es sind die rasanten Entwicklungen im Verkehrssektor – insbesondere im Straßen- und Luftverkehr –, die gegenwärtig das Erreichen dieser Zielsetzungen (insbesondere die Minderung von Kohlendioxid-Ausstoß) massiv gefährden.
3. Wie bereits 1997/1998 durch die damalige Bundesregierung praktiziert, verzichtet auch die jetzige Bundesregierung darauf, den Bundesverkehrswegeplan, der 1992 zuletzt vorgelegt wurde und 1997 hätte turnusgemäß aktualisiert werden müssen, zu bilanzieren und neu vorzulegen.

Stattdessen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angekündigt, während der gesamten Legislaturperiode auf einen neuen Bundesverkehrswegeplan verzichten zu wollen. Im Zeitraum 1999 bis 2002 sollen lediglich neue Bewertungskriterien für Projekte des Bundesverkehrswegeplans erarbeitet werden.

4. Die 1993 beschlossene und seit 1994 wirksame Bahnreform konnte die erhoffte Renaissance des Schienenverkehrs bisher nicht bewirken.

Zwar verzeichnete der Personenverkehr im Nah- und Fernbereich ein leichtes Wachstum hinsichtlich Leistung und Aufkommen, so dass die Marktanteile der Schiene im Personenverkehr auf niedrigem Niveau (etwa ein Zehntel des motorisierten Individualverkehrs) gehalten wurden.

Jedoch gab es im Güterverkehr anstelle des in der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Schienenverkehrs-Wachstums einen Einbruch der Transportleistung. Der Schienengüterverkehr, der laut Prognose von 1992 bis 2012 um 55 Prozent hätte zulegen sollen, verzeichnete bereits im Zeitraum 1992 bis 1998 einen Rückgang um 40 Prozent. Parallel dazu wuchs der Straßengüterfernverkehr von 1992 bis 1998 um 82 Prozent, obwohl ein Zuwachs in dieser Größenordnung in der Prognose von 1992 erst für das Jahr 2012 (plus 95 Prozent) erwartet wurde.

5. Eine Reihe von aktuellen Ereignissen und Maßnahmen führte in jüngerer Zeit dazu, dass der Schienenverkehr auf eine besonders schlechte Wegstrecke geriet:
 - Es ereigneten sich mehrere schwere Eisenbahnunfälle: 1997 in Neustadt bei Stadtallendorf/Marburg und in Elsterwerda, 1998 in Eschede und 2000 in Brühl.
 - Mit jedem Fahrplanwechsel kam es zu weiteren Einschränkungen des Schienenverkehrsangebots; Jahr für Jahr wurde und wird das Betriebsnetz mit Schienenverkehr verkleinert.
 - Die Bahntechnik-Industrie lieferte neue Schienenverkehrsfahrzeug-Generationen aus, die den Erwartungen nicht entsprachen und sich teilweise sogar als Ausfälle erwiesen, womit die Fahrplangestaltung im Schienenverkehr zusätzlich belastet wurde.
6. Es gibt eine Reihe von Anzeichen dafür, dass die Bilanz des Schienenverkehrs in den nächsten Jahren noch negativer werden kann:
 - Im Jahr 2000 wurde erstmals seit der Bahnreform eine negative Bilanz der Deutschen Bahn AG (für das Geschäftsjahr 1999) vorgelegt.
 - Das neue Management der Deutschen Bahn AG hat erklärt, die Bahn sei wieder hoch verschuldet und könne in Kürze wieder zum „Sanierungsfall“ werden, wenn nicht drastische Maßnahmen ergriffen würden.
 - Angekündigt wurde die Absicht, den Schienenverkehr auf rund 10 000 Kilometern Nebenstrecken ausgliedern zu wollen. Dabei ist völlig ungeklärt, ob dies 6 500, 9 000 oder möglicherweise sogar über 11 000 Kilometer Strecke betrifft und wer auf den Nebenstrecken, die etwa ein Viertel des Bundesschiennetzes von rund 40 000 Kilometern ausmachen, den Betrieb durchführen soll.
7. Schließlich wurden Pläne bekannt, nach denen das Management der Deutschen Bahn AG die Beschäftigtenzahl, die von Januar 1994 bis März 2000 bereits von rund 340 000 auf rund 240 000 abgebaut worden war, bis 2004 um weitere 35 000 bis 70 000 abbauen will.

Unter anderem soll in vielen Zügen auf jedes Zugbegleitpersonal verzichtet werden, was den Komfort und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste stark verschlechtern würde. Es sollen auch bis zu 7 000 Lokführerstellen abgebaut werden, was auf die Einplanung einer noch höheren Arbeitsbelastung für die verbleibenden Bahnbeschäftigten und auf einen massiven Abbau der Schienenverkehrsangebote hindeutet.

8. Im Schienenpersonenverkehr wurden zwar eine Reihe von Mobilitätsbarrieren für Menschen mit Behinderungen abgebaut. Dennoch bleibt die Situa-

tion insgesamt unbefriedigend. Durchgreifende Verbesserungen – sowohl bei der behindertengerechten Umrüstung auf Bahnhöfen als auch beim Einsatz von behindertengerechten Fahrzeugen – stehen noch immer aus. Nach wie vor weigert sich die Deutsche Bahn AG, guten Beispielen wie in Skandinavien und in den Niederlanden zu folgen und Reisezugwaggons mit fahrzeuggebundenen Einstieghilfen auszustatten. Angesichts der Einsparungen beim Bahnpersonal ist der alleinige Einsatz von bahnsteiggebundenen Hilfen nicht akzeptabel. Dringender Handlungsbedarf ist offensichtlich, wenn die Bahn für ALLE Menschen eine Bürgerbahn werden soll.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, dass

1. zum Thema Verkehrspolitik eine breite Debatte in der Bevölkerung und insbesondere mit den Umwelt- und Fahrgastverbänden, mit den Verkehrsinitiativen und unter Einbeziehung der Gewerkschaften geführt wird.
2. eine Politik der Verkehrswende verfolgt wird.

Diese wird als eine „Politik der drei V“ umschrieben: Es geht um VERMEIDUNG von Verkehr, um VERKÜRZUNG der Verkehrswege und um VERLAGERUNG von Verkehr

- auf die Schiene und anderen öffentlichen Verkehr,
- auf die Flüsse (Binnenschiffe),
- auf die Füße (Gehen) oder
- auf die Pedale (Velo/Fahrrad).

3. die für die Schiene nachteiligen Rahmenbedingungen im Verkehrssektor verändert werden und insbesondere die Schiene (wie Flugverkehr und Binnenschiffahrt oder wie konkurrierende ausländische Bahngesellschaften) von der Mineralölsteuer befreit wird und nur der ermäßigten Mehrwertsteuer unterliegt.
4. der Prozess der Zerschlagung und fortgesetzten Aufspaltung der Bahn gestoppt wird.

Der Schienenverkehr bildet eine organische Einheit, die nur in dieser Synthese ein hohes Maß an Sicherheit, Service und Synergie aufweist.

5. der von verschiedener Seite – darunter dem niedersächsischen Wirtschaftsministerium – vorgetragene Vorschlag geprüft wird, wonach angesichts des ins Auge gefassten Börsengangs der Deutschen Bahn AG (bzw. von Teilen derselben) in jedem Falle das Schienennetz und die Bahnhöfe in öffentlichem Eigentum zu belassen und damit aus einer ins Auge gefassten Privatisierung herauszunehmen sind.
6. das noch bestehende Bundesschienennetz erhalten und weiter mit Schienenverkehr betrieben wird.

Der Bund muss dafür Sorge tragen, für so genannte Nebenstrecken diejenige grundlegende Instandhaltung und Sanierung zu gewährleisten, die erforderlich gewesen wären und die vom Bahnmanagement (Bundesbahn, Reichsbahn und Deutsche Bahn AG) durch Setzung falscher Prioritäten nicht realisiert wurden.

7. im Falle einer möglichen Ausgliederung von Schienenbetrieb auf so genannte Nebenstrecken Grundbedingungen für mögliche Betreiber formuliert und eingehalten werden.

Unter anderem muss sichergestellt werden,

- bei der Bahn ein einheitliches System von Gesamt-Fahrplan und -Tarifen zu erhalten
(einschließlich einheitlich geltender Sondertarife und deren gegenseitiger Anerkennung),
 - bei Nebenstreckenausgliederungen Lohn- und Sozialdumping zu unterlassen,
 - das bis dahin erreichte Niveau des Fahrplanangebots zu gewährleisten; eine Ausgliederung nur dann zuzulassen, wenn es zu deutlichen Verbesserungen des Angebots kommt.
8. es bei den Schienenverkehrsunternehmen keinen weiteren Belegschaftsabbau und keine weitere Verdichtung der Arbeit („Arbeitsintensivierung“) gibt.
- Die Halbierung der Bahnbelegschaft von rund 480 000 auf 240 000 im Zeitraum 1990 bis 1999 bei nur leicht reduzierten Leistungen war ein personeller Aderlass, der keineswegs allein mit einer erhöhten Produktivität begründet werden kann. Damit verbunden sind auch ein massiv erhöhter Arbeitsstress, ein Abbau von Bedienungsfreundlichkeit und Kundennähe und eine Gefährdung von elementaren Sicherheitsstandards. Ein weiterer Belegschaftsabbau würde in den Bereichen Komfort, Pünktlichkeit und Sicherheit an die Substanz gehen.
9. es über eine klar definierte Verkehrspolitik pro Schiene zu einer Wiederbelebung der bahntechnischen Industrie und zur Entwicklung eines attraktiven Angebots effizienter Schienenfahrzeuge kommt.
10. Mobilitätsbarrieren für Menschen mit Behinderungen in allen Bereichen des Schienenpersonenverkehrs – insbesondere im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn AG – systematisch abgebaut und neue Barrieren dadurch verhindert werden, indem
- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) durch eine eindeutige Zugänglichkeitsklausel dahin gehend ergänzt wird, dass „die Benutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen durch behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten erleichtert“ (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung – EBO) und
 - die dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nachgeordnete Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung durch nähere Ausführungsbestimmungen konkretisiert wird.

Berlin, den 5. Juli 2000

Dr. Winfried Wolf
Eva-Maria Bulling-Schröter
Uwe Hixsch
Gerhard Jüttemann
Rolf Kutzmutz
Rosel Neuhäuser
Christine Ostrowski
Dr. Ilja Seifert
Dr. Gregor Gysi und Fraktion