

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Ilja Seifert, Monika Balt, Dr. Dietmar Bartsch, Wolfgang Bierstedt, Petra Bläss, Maritta Böttcher, Eva Bulling-Schröter, Heidemarie Ehlert, Dr. Heinrich Fink, Dr. Ruth Fuchs, Wolfgang Gehrcke, Dr. Klaus Grehn, Dr. Bärbel Grygier, Uwe Hiks, Dr. Barbara Höll, Carsten Hübner, Ulla Jelpke, Sabine Jünger, Gerhard Jüttemann, Dr. Evelyn Kenzler, Rolf Kutzmutz, Heidi Lippmann, Ursula Lötzer, Heidemarie Lüth, Dr. Christa Luft, Pia Maier, Angela Marquardt, Manfred Müller (Berlin), Kersten Naumann, Rosel Neuhäuser, Christine Ostrowski, Petra Pau, Dr. Uwe-Jens Rössel, Christina Schenk, Gustav-Adolf Schur, Roland Claus und der Fraktion der PDS

Erhalt der Bahnwerke – behindertengerechte Umrüstung des Wagenparks der Deutsche Bahn AG

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- In der Bundesrepublik Deutschland sind weitere tausende Arbeitsplätze bei den verschiedenen Bahnwerken der Deutsche Bahn AG (DB AG) gefährdet. Mehrere Standorte mit Bahnwerken sind von der Schließung bedroht, darunter Delitzsch, Chemnitz und Zwickau. Gleichzeitig ist der Erhalt von wichtigen Betriebsstätten der Bahnindustrie nicht gesichert.
- Für die ostdeutschen Regionen droht damit ein weiterer substantieller Verlust ausgerechnet im industriellen Sektor, also dort, wo auch bisher der bedeutendste Abbau von Arbeitsplätzen zu beklagen ist.
- Der Bundeskanzler hat sich mehrfach verbal für den Erhalt der Bahnwerke und Bahnindustriestandorte stark gemacht. U. a. ließ er am 30. November 2000 den Betriebsrat des Bahnwerks in Delitzsch schriftlich wissen: „Im Namen des Bundeskanzlers [...] habe ich mich in der Angelegenheit [zur drohenden Schließung des Werks in Delitzsch] mit der Deutschen Bahn in Verbindung gesetzt. Die Bahn erläuterte ihre Absicht [...], Kapazitätsanpassungen vorzunehmen. [...] Ein entsprechendes Konzept wurde vom Vorstand beschlossen. Die Schließung des Werkes Delitzsch ist darin nicht vorgesehen.“ Wenige Wochen darauf wurde die Schließung des Werkes in Delitzsch bekannt gegeben.
- Bei der Bahn und im Schienenverkehr gibt es nicht zu wenig Arbeit, sondern zu wenig Arbeitskräfte, um dringend erforderliche Arbeiten vorzunehmen. Eine umfassende Modernisierung des Wagenparks ist notwendig. Die Ausstattung des Wagenparks mit verschiedenen sinnvollen Einrichtungen – z. B. für die Fahrradmitnahme oder der flächendeckende Einbau von Toiletten mit geschlossenem System – ist ein dringendes Gebot. Die Umrüstung der Züge mit moderner Sicherheitstechnik (z. B. Indusi PZB 90) verläuft viel zu

schleppend und hätte schwere Unfälle (z. B. Enzisweiler im Jahr 2001) verhindern können. Schließlich steht insbesondere eine behindertengerechte Umrüstung des gesamten Wagenparks im Schienenpersonenverkehr auf der Tagesordnung.

- Die Ausstattung und das Personal, um die genannten technischen Umrüstungen vorzunehmen, sind in den von Schließung bedrohten Bahnwerken vorhanden. Beispielsweise ist das Werk in Delitzsch in der Lage, fahrzeuggebundene Einstiegshilfen zu erstellen bzw. den Wagenpark entsprechend umzurüsten. Damit würden Forderungen, wie sie die Behindertenverbände seit Jahren zu Recht aufstellen, erfüllt.
- Im Mai 2002 wurde eine gemeinsame „Erklärung der ostdeutschen Bahnwerker“ verabschiedet, in der es u. a. heißt: „Gerade die vielen tausend Arbeitsplätze der ostdeutschen Bahnwerker sind es, die als Grundlage für das Leben ganzer Regionen dienen. [...] Jede weitere Entlassung erhöht die unerträglich gewordene Massenerwerbslosigkeit und droht immer mehr Menschen in Ostdeutschland zu Menschen zweiter Klasse in einer abgehängten Region werden zu lassen. [...] Die Bundesregierung hat die Möglichkeit, durch entsprechende politische und gesetzliche Entscheidungen diese Arbeitsplätze unter ihren Schutz zu stellen. [...] Die Privatisierung der Bahn als Vernichtungsmaschine von Arbeitsplätzen muss gestoppt und zurückgenommen werden.“

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Es wird ein gesondertes Finanzprogramm aufgelegt, um eine Umrüstung des Wagenparks im Schienenverkehr so vorzunehmen,
 - dass in absehbarer Zeit alle Züge über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen verfügen und so den Forderungen des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes nach barrierefreiem Zugang für alle Fahrgäste Rechnung tragen,
 - dass in ausreichender Zahl im Personennah- und -fernverkehr Wagen bereit stehen, die für eine Fahrradmitnahme ausgestattet sind,
 - dass die Toiletten im Schienenverkehr in absehbarer Zeit auf geschlossene Systeme umgerüstet werden, die darüber hinaus von allen – also auch von Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzern – genutzt werden können,
 - dass in kürzest möglicher Zeit alle Züge über eine moderne Sicherungstechnik verfügen.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, als alleinige Eignerin der DB AG mit diesem Unternehmen eine Übereinkunft darüber zu erzielen, dass die verkündeten Werkschließungen rückgängig gemacht und eine Garantie zum Erhalt aller Standorte gegeben wird. Eine entsprechende Entscheidung wird der DB AG durch das genannte Umrüstungsprogramm erleichtert werden.

Berlin, den 12. Juni 2002

Roland Claus und Fraktion der PDS

Begründung

Thema Arbeitsplätze/Bahnwerke: Die Arbeitsplatzverluste, die durch die angekündigten Schließungen bzw. durch die Ausschreibungen von Bahnwerken zum Verkauf an Private drohen, sind massiv. Beispielsweise sind in Delitzsch 1 015 Arbeitsplätze direkt bedroht; insgesamt geht es um rund 2 000 Arbeitsplätze, wenn Zulieferbetriebe eingerechnet werden. Die Arbeitslosenquote am Ort (Arbeitsamtsbezirk Leipzig, Geschäftsstellenbereich Delitzsch) würde von 18,2 auf 22 Prozent ansteigen (nur bei Einrechnung der direkt zurechenbaren Beschäftigten).

Die DB AG argumentiert im Fall der drohenden Werkschließungen oft damit, dass es sich um veraltete Werke handeln würde. Sie widerspricht damit ihren eigenen Worten. Beispielsweise äußerte Dr. Franz, im DB AG-Vorstand Vorsitzender des Unternehmensbereichs Personenverkehr, am 11. Dezember 2000: „Trotz der Standortbereinigungen [...] sind die Arbeitsplätze in Delitzsch sicher. Das Hochleistungswerk hier, eines unserer größten, ist prima in Schuss.“ Die Bahn investierte noch bis vor wenigen Monaten in dieses Werk; im Zeitraum 1991 bis 2001 wurden allein in das Bahnwerk Delitzsch 110 Mio. DM investiert.

Thema behindertengerechte öffentliche Verkehrsmittel: Die Bahn bietet für Menschen mit Behinderungen nur bahnsteiggebundene Hilfen an. Diese sind enorm personalaufwendig, vor allem ist der damit verbundene Vorgang für die betroffenen Menschen entwürdigend. Dieses Verfahren stellt eine zusätzliche Behinderung dar. Es steht im Widerspruch zur Forderung nach barrierefreiem Zugang zu öffentlichen Beförderungsmitteln, welche das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz erhebt. Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen sind seit Jahrzehnten technisch möglich. Bei einigen europäischen Schienenunternehmen befinden sie sich bereits im Einsatz. Das Werk in Delitzsch ist für den „Einbau von Hubliften für einen bequemen und gefahrlosen Einstieg von behinderten Menschen in die Fahrzeuge“ gerüstet.

Der Petitionsausschuss hat bereits 1993 zu einem Petitionsverfahren mit der Forderung nach fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen einen Erwägungsbeschluss gefasst, der jedoch von der Bundesregierung bzw. der damaligen Bundesbahn und Reichsbahn bzw. ab 1994 von der Deutschen Bahn AG nicht umgesetzt wurde. Der Petitionsausschuss beschloss dann am 28. Juni 2000 trotz aller negativen Ausführungen nochmals, die Bundesregierung um eine Stellungnahme zu diesem Thema zu bitten. Aus dieser Stellungnahme geht hervor, dass sich der Vorstand der DB AG lediglich für bahnsteiggebundene Einstiegshilfen entschieden hat. Die Bundesregierung wies in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass sie aufgrund des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf die DB AG habe.

Thema Sicherheitstechnik: Bei einem schweren Eisenbahnunfall in Enzisweiler bei Lindau am 27. September 2001 wurden über 100 Menschen zum Teil schwer verletzt. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG erklärte damals öffentlich, dass jener Unfall „wenige Monate später“ nicht hätte passieren können, weil dann das Sicherungssystem Indusi PZB 90 eingebaut worden wäre, mit welchem ein Überfahren eines Signals technisch verunmöglicht wird.

Fahrradmitnahme: Eine Fahrradmitnahme ist im innerdeutschen Schienenverkehr nur sehr begrenzt möglich. Durch den systematischen Abbau von Inter-Regio-Verbindungen und den Beschluss, diese Zuggattung in Bälde komplett aufzugeben, wird eine Fahrradmitnahme faktisch nur noch in Zügen des Nahverkehrs möglich sein, was mit erheblichen Problemen verbunden ist. Damit wird ein großes Potential von Fahrgästen verprellt; wichtige touristische Angebote können mit dem Schienenverkehr nicht oder immer weniger erschlossen werden. Bei der Modernisierung und Revisionierung von InterRegio-Wagen

und der Umrüstung von unterschiedlichen Wagen im Schienenverkehr für die Fahrradmitnahme handelt es sich um konkrete Angebote der teilweise von Schließung bedrohten Bahnwerken.

Thema Toilettensysteme: Die Bahn fährt auch heute noch im Nahverkehr und teilweise sogar im Fernverkehr mit Zügen ohne geschlossene Toilettensysteme. Zumindest in einem Fall – bei der Querung von Zügen über eine Brücke in Norddeutschland – erreichten Anwohner unterhalb der Brücke einen Gerichtsbeschluss, wonach die entsprechenden Toiletten vor Querung der Brücke vom Zugpersonal verschlossen werden müssen. Toiletten mit geschlossenem System werden seit Jahrzehnten angeboten und sind in allen neuen Zuggarnituren eine Selbstverständlichkeit.

Thema finanzielle Belastungen: Der finanzielle Aufwand für den Kauf und Einbau eines Hublifts liegt derzeit bei rund 35 000 Euro. Dieser Betrag würde im Fall einer Serienfertigung und einer umfassenden Umrüstung erheblich reduziert werden. Bei rund 3 000 in Frage kommenden Personenzügen und einem Schätzwert von 20 000 Euro je Hublift-Einbau im Fall einer umfassenden Umrüstung errechnet sich ein Betrag von 60 Mio. Euro. Wenn die vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen insgesamt (inklusive geschlossene Toilettensysteme und Umbau von Waggons zur Radmitnahme) realisiert würden, kann ein Betrag von 200 Mio. Euro veranschlagt werden. Dem stehen gegenüber Ausgaben von bis zu 3 Mrd. Euro, die der Bund als Bundeszuschüsse für Metrorapid bzw. Transrapidssysteme ausgeben will und die aus Sicht der Antragsteller nicht ausgegeben werden sollen. Dem steht auch die Tatsache gegenüber, dass die DB AG Jahr für Jahr Summen in Höhe von meist 500 Mio. Euro und mehr, die ihr vom Bund zur Verfügung gestellt werden, an den Bund zurückreicht, weil keine Planungskapazitäten vorhanden seien, um diese Gelder auszugeben.