

Antrag

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Daniela Wagner, Lisa Paus, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eisenbahnsicherheit verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Sicherheit im Eisenbahnverkehr ist ein nicht verhandelbares Gut. Es geht in erster Linie um den Schutz der Fahrgäste, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Eisenbahnunternehmen und Anwohnerinnen und Anwohnern von Bahntrassen sowie der Umwelt und anderer Verkehrsteilnehmer.

Defekte Radachswellen bei ICE-Fernzügen mit Unfallfolge, Chaos bei der Berliner S-Bahn aufgrund eines Radbruchs und defekter Bremszylinder, entgleiste Güterzüge sind Ergebnis einer Politik, die das Erreichen der Börsenfähigkeit der Deutschen Bahn AG (DB AG) über alle anderen Ziele gestellt hat. Einsparungen bei Personal und Wartungskapazitäten bis hin zur Schließung zahlreicher Werkstätten dienten dem Ziel, die Rendite zu verbessern, um die DB AG für private Investoren attraktiv zu machen, jedoch zu der Konsequenz führten, dass es heute zu vermehrten Zugausfällen kommt und die Qualität der Eisenbahninfrastruktur den Anforderungen an ein modernes Verkehrssystem nicht gerecht wird. Die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs sind dabei die Leidtragenden. Neben den technischen Pannen ist die DB AG häufig noch nicht einmal in der Lage, die Fahrgäste über Verspätungen oder Zugausfälle zu informieren.

Das Europarecht sieht die Sicherheitsverantwortung bei den Eisenbahnunternehmen. Die Sicherheit des Eisenbahnsystems verbessert sich nicht automatisch durch zusätzliche Auflagen und mehr Bürokratie auf nationaler und europäischer Ebene. Wirksamer ist eine effektive Kontrolle anhand nachprüfbarer Kriterien, ob die Eisenbahnunternehmen ihrer Sicherheitsverantwortung gerecht werden. Hieran sollten sich auch die Aufgabenschwerpunkte im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und beim Eisenbahn-Bundesamt orientieren.

Vergleichbar zu anderen Verkehrsträgern sollte der Bund Mittel bereitstellen zur Vereinheitlichung und Weiterentwicklung von branchenweit einheitlichen Regelwerken. Die Reduzierung von unternehmensbezogenen unterschiedlichen Praktiken und Vorschriften, auch z. B. bei der Ausbildung des Betriebspersonals, wäre ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit.

Die europäische Harmonisierung von Instandhaltungsvorschriften ist voranzutreiben, um ein einheitliches Sicherheitsniveau im sich immer stärker internationalisierenden Schienenverkehr zu schaffen.

Die DB AG und die anderen Eisenbahnunternehmen müssen gewährleisten, dass gemäß den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen (z. B. Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung, Eisenbahn-Verkehrsordnung) die Sicherheit nicht Renditezielen geopfert wird. Ein beträchtlicher Teil des bisherigen Konzerngewinns der DB AG wurde, wie die aktuellen Erfahrungen belegen, durch den Verzicht auf Sicherheit und Zuverlässigkeit erkaufte, da die Anreize der Unternehmensführung sich auf Quartalsergebnisse und kurzfristige Börsentauglichkeit beschränkten. Der Bund als Eigentümer der DB AG sollte hier mit gutem Beispiel vorangehen und die umsatzorientierten Boni des höheren Managements durch an Zuverlässigkeit und Sicherheit und Steigerung des intermodalen Marktanteils geknüpfte Boni ersetzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ein Konzept vorzulegen, wie die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs unternehmensübergreifend weiterentwickelt wird und in Zukunft die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs effizient und präventiv überwacht wird und die Verlässlichkeit von Zulassungsverfahren gewährleistet werden kann,
- in ihrer Eigentümerfunktion auf das bundeseigene Unternehmen DB AG derart einzuwirken, dass die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Eisenbahnbetriebs nicht dem Renditedruck unterworfen wird und die Anreize und Vorgaben für die Unternehmensführung an Zuverlässigkeit, Sicherheit und Steigerung des intermodalen Marktanteils ausgerichtet werden.

Berlin, den 27. Januar 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion