

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.

Personalsituation und Sicherheit im Schienenverkehr

Die Situation des Schienenverkehrs in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz bestimmte im August 2013 zwei Wochen lang die Schlagzeilen deutscher Medien. Ein großer Teil des Schienenverkehrs konnte und kann in Mainz im Zeitraum zwischen dem 1. August und dem 30. August 2013 nicht wie im Fahrplan ausgewiesen stattfinden (laut Auskunft der Bahn gilt bis zum 30. August 2013 ein Ersatzfahrplan; am 16. August 2013 unter www.bahn.de). Als Grund wurde seitens der Deutschen Bahn AG tagelang eine „Stellwerksstörung“, also ein technisches Problem, genannt. Dies erscheint als eine gezielte Fehlinformation. Denn zweierlei wurde nach einigen Tagen deutlich: Erstens, dass der Auslöser für die angeordnete Schienenverkehrseinschränkung ein Beinahezusammenstoß von zwei S-Bahnen war. Zweitens, dass das allem zugrunde liegende Problem eine extreme Personalknappheit bei der Deutschen Bahn AG ist, insbesondere eine unzureichende Zahl der im Einsatz befindlichen Fahrdienstleiter auf den Stellwerken.

Am 1. August 2013 fuhren zwei S-Bahnen der Linie S8 im Vorfeld des Mainzer Hauptbahnhofs auf ein und demselben Gleis – jedoch in entgegengesetzter Richtung. Laut Darstellung der „Allgemeinen Zeitung“ aus Mainz (vom 2. August 2013) war „die S8 in Fahrtrichtung Wiesbaden (...) kurz vor der Einfahrt in den Hauptbahnhof auf Gleis 2 unterwegs und wollte über eine Weiche auf Gleis 1 wechseln, aber auch die S8 in der Gegenfahrtrichtung Offenbach befand sich auf Gleis 2“. Es seien allein „die Lokführer“ gewesen, die „gerade noch bremsen konnten“ (www.fr-online.de vom 2. August 2013). Laut einem anderen Medienbericht „kamen die Züge mit nur eineinhalb Meter Abstand zum stehen“. (12. August 2013, www.derwesten.de). Ursache des Beinaheunfalls sei, so die Bahn „eine Störung im Stellwerk“ gewesen (Frankfurter Rundschau, 2./6. August 2013, www.fr-online.de). Allerdings heißt es dazu in einem vertraulichen Schreiben des Gesamtbetriebsrats von der DB Netz AG, dass „wiederum nur zwei Fahrdienstleiter statt drei und ein Zugmelder zum Zeitpunkt dieses Fast-Unfalls auf diesem hochbelasteten Stellwerk Dienst taten“. Der Betriebsrat warnt dabei, dass diese unzulässige Unterbesetzung „keine Ausnahme (ist), sondern den Regelfall darstellt, von denen es täglich bundesweit viele andere gibt“. Auch der Vorstandschef von DB Netz AG, Frank Sennhenn, räumte ein, dass es auf den Stellwerken „bundesweit eine angespannte Situation“ geben würde – nach Angaben der Deutsche Bahn AG fehlen 600 Fahrdienstleister, die erst teilweise 2013, teilweise dann 2014 neu eingestellt werden würden. Nach Angaben der Gewerkschaft und des Betriebsrats sind mehr als 1 000 neu einzustellende Fahrdienstleiter erforderlich (SPIEGEL ONLINE vom 12. August 2013; www.spiegel.de).

Der Beinahezusammenstoß zweier Züge in Mainz und die chronische Unterbesetzung von Stellwerken verdeutlichen: Schwere Eisenbahnunfälle, wie es einen solchen am 25. Juli 2013 in Santiago de Compostela gab, sind grundsätzlich auch in Deutschland vorstellbar. Die anderslautenden Aussagen des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube, und des Vorstands für Infrastruktur und Technik der Deutschen Bahn AG, Dr. Volker Kefer, nach dem Unglück in Spanien sind nachweislich unzutreffend (siehe z. B. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27. Juli 2013). Schließlich gab es im Fall der schweren Eisenbahnunglücke in Brühl am 6. Februar 2000 mit neun Toten und in Hordorf am 29. Januar 2011 mit zehn Toten nicht allein „menschliches Versagen“. Dem Unglück in Brühl lagen auch die falschen Angaben zur Geschwindigkeit im Langsamfahrstellenverzeichnis (La) und eine fehlende Absicherung zur Geschwindigkeitskontrolle (Indusi) zugrunde; in Hordorf war versäumt worden, die seit mehr als zwei Jahrzehnten entwickelte Zugsicherung PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) zu installieren, die im Fall des Überfahrens eines auf Halt stehenden Signals den fraglichen Güterzug gestoppt und damit den Zusammenprall dieses Zugs mit einem Personenzug verhindert hätte.

Die Personalsituation bei der Deutschen Bahn AG hat sich seit der Bahnreform des Jahres 1994 kontinuierlich verschlechtert bzw. zugespitzt. Trotz deutlich gesteigener Leistungen insbesondere im Nahverkehr und im Schienengüterverkehr (bei weitgehend gleichbleibenden Leistungen im Schienenfernverkehr) wurde die Beschäftigtenzahl im inländischen Schienenbereich (Deutsche Bahn AG plus andere Bahngesellschaften) von 350 000 im Jahr 1994 auf weniger als 160 000 im Jahr 2012 mehr als halbiert. Das ist wesentlich mehr, als Arbeit durch Produktivitätsfortschritte reduziert werden konnte. Selbst wenn man sich auf den Zehn-Jahres-Vergleich 2012 bis 2002 beschränkt, gab es laut offiziellen Angaben der Deutschen Bahn AG im Bereich Nahverkehr einen Belegschaftsabbau von 16,1 Prozent (von 44 024 auf 36 959 – jeweils am Jahresende 1994 und 2012 und jeweils in Vollzeitkräfte umgerechnet). Im Fernverkehr lag der Abbau bei 40,1 Prozent (von 27 013 auf 15 947). Im (besonders sicherheitsrelevanten) Bereich Fahrweg ging die Beschäftigtenzahl um 16,4 Prozent zurück (von 49 499 auf 41 400). Und bei den Bahnhöfen wurden nochmals 9,6 Prozent der Stellen abgebaut (die Beschäftigtenzahl sank von 5 309 im Jahr 2002 auf 4 797 Ende 2012 – alle Angaben nach „Daten und Fakten 2002, S. 27, und Daten und Fakten 2012, S. 10; herausgegeben von der Deutschen Bahn AG).

Gute Zeuginnen und Zeugen für den Vorgang eines kundenfeindlichen Belegschaftsabbaus sind die Fahrgäste, die sich Tag für Tag in Hunderten Leserbriefen und vor Ort in Zügen, auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen darüber beklagen, dass es kein Personal auf Bahnsteigen, viel zu wenig Personal in Zügen (und immer öfter gar keines), keine geöffneten Schalter, völlig unzureichende, irreführende oder schlicht fehlende Informationen im Fall von „Störungen im Betriebsablauf“ und inzwischen mehr als 4 000 geschlossene, vernagelte und vielfach völlig verwahrloste Bahnhöfe gibt.

Für den Außenstehenden nicht erkennbar ist darüber hinaus die Arbeitsstresssituation der Bahnbeschäftigten, die durch eine enorme Zahl aufgelaufener Mehrleistungsstunden und offener Urlaubstage gekennzeichnet ist. Allein im Bereich Netz gab es im Juni 2013 2,4 Millionen aufgelaufene Mehrleistungsstunden; dabei wurden diese gegenüber dem Vorjahr (Juni 2012) um zusätzliche 200 000 Mehrleistungsstunden aufgestockt. Insgesamt gibt es im Bereich Bahn (Inland) 8,1 Millionen aufgelaufene Mehrleistungsstunden – auch hier gab es gegenüber dem Vorjahr einen weiteren Anstieg um 800 000 oder um knapp 10 Prozent (Angaben der Europäischen Verkehrsgewerkschaft). Für viele Bahnbeschäftigte ist die Urlaubsplanung ein rotes Tuch, da es kaum einen Bereich gibt, in dem diese nach den normalen Spielregeln des Arbeitslebens geregelt ist. Oft ist es der Arbeitgeber, der den Urlaub festlegt – was der geschil-

dernten unzumutbaren Situation mit der extremen Personalknappheit geschuldet ist.

Die Vorfälle in Mainz überdeckten teilweise, dass sich der Schienenverkehr in vielen Bereichen in einem miserablen Zustand präsentiert. Zwischen dem 29. Juli und dem 12. August 2013 blieben nach einer eher zufälligen, unvollständigen Recherche mindestens fünf Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn AG auf freier Strecke liegen, sodass allein in diesem Zweiwochenzeitraum fast 2 000 Menschen evakuiert werden mussten:

- Am 29. Juli 2013 betraf dies einen IC auf der Strecke von Oldenburg nach Leipzig. 170 Fahrgäste mussten bei Hude, Nähe Oldenburg, zwei Stunden ohne Klimaanlage ausharren (Quelle: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 29. Juli 2013).
- Am 2. August 2013 machte der Intercity 2401 auf seinem Weg von Hamburg nach Köln auf der Höhe von Münster-Sudmühle schlapp – 300 Fahrgäste mussten bei 35 Grad Celsius Außentemperaturen und im IC mit einer Hitze von bis zu 60 Grad Celsius – die Klimaanlage war ausgefallen – eine knappe Stunde ausharren und auf freier Strecke in einen anderen IC wechseln (Quelle: Westfälische Nachrichten vom 2. August 2013; www.westline.de vom 2. August 2013; express vom 2. August 2013).
- Am 5. August 2013 musste der ICE 690 auf dem Weg von München nach Berlin-Ostbahnhof auf offener Strecke in der Nähe von Langenselbold wegen „Rauchentwicklung im hinteren Triebkopf“ einen Nothalt einlegen. 500 Passagiere saßen zwischen 12.41 Uhr und 15.23 Uhr fest bis sie evakuiert wurden und in einen ICE aus der Gegenrichtung kommend umsteigen konnten (Quelle: hanauer.de vom 6. und vom 12. August 2013).
- Am 11. August 2013 blieb der ICE 226 aufgrund eines Triebkopfschadens auf seiner Fahrt nach Amsterdam in der Nähe von Emmerich-Elten liegen. 400 Fahrgäste mussten auf freier Strecke in einen Ersatz-ICE wechseln, wobei 35 Feuerwehrleute eine Stunde lang damit beschäftigt waren, bei diesem unfreiwilligen Umsteigevorgang behilflich zu sein (Quelle: www.derwesten.de vom 11. August 2013).
- Am 12. August 2013 stoppte ein ICE „wegen starker Rauchentwicklung im Triebwagen“ seine Fahrt von Hamburg nach Dortmund in der Nähe von Bremen. 450 Reisende mussten evakuiert werden – sie wurden mit Bussen zum Bremer Hauptbahnhof gebracht (Quelle: Berliner Zeitung vom 12. August 2013).

Wenn die hier aufgeführten Zugausfälle vollständig sein sollten und wenn es im übrigen Jahresverlauf nur bei 50 Prozent der Vorfälle wie beschrieben bliebe, dann wären pro Jahr 20 000 Nutzerinnen und Nutzer der Bahn von Zugausfällen und Evakuierungen betroffen. Viele davon könnten aufgrund solcher Erfahrungen der Bahn für immer den Rücken kehren.

Offensichtlich fährt die Bahn bei ihrem rollenden Material auf Verschleiß. Die altbekannte Misere mit neuen Zügen (siehe ICE-3 „Velaro“, siehe Talent) setzte sich in diesem Sommer ebenfalls fort. So gab es in Stuttgart mit den neuen S-Bahnwagen der Serie ET 430 derart viele Störungen und Totalausfälle, dass die Verantwortlichen des Verbandes Region Stuttgart – Körperschaft des öffentlichen Rechts Anfang Juli 2013 alle Wagen zurück an den Hersteller Bombardier sandten (Stuttgarter Zeitung vom 3. Juli 2013). In einer solchen Situation würde die Spitze eines gut funktionierenden Unternehmens zweifellos dafür Sorge tragen, dass insbesondere der Technikbereich im Konzern personell optimal – das heißt mit unbestreitbarer Kompetenz im Bereich Eisenbahntechnik – aufgestellt ist. Doch der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG kürte Ende Juli 2013 mit Heike Hanagarth eine Person zum neuen Technikvorstand, die bislang nur Er-

fahrungen bei der Daimler AG (Nutzfahrzeugmotoren-Bau), Tognum AG (Flugzeugtriebwerke und Schiffsmotoren) und BMW AG (Pkw-Motoren) aufzuweisen hat. Es sei vor allem ihr Daimler-Hintergrund gewesen, der „Grube, immerhin lange Zeit Mitglied im Daimler-Vorstand, für sie eingenommen“ habe – so das interessante Urteil in „DIE ZEIT“ (vom 28. Juli 2013).

Die miserable Performance der Deutschen Bahn AG (DB AG) kann nicht mit knappen Finanzen erklärt werden. Die DB AG konnte ihren Gewinn in den vergangenen Jahren kontinuierlich steigern – zuletzt, im Geschäftsjahr 2012, auf 2,7 Mrd. Euro. Die Gewinne der DB AG werden in einem erheblichen Umfang im Ausland investiert – vor allem zum Aufkauf anderer Unternehmen (beispielsweise wurde 2010 in Großbritannien der Bus- und Bahnbetreiber Arriva für 2,7 Mrd. Euro aufgekauft). Die Auslandsengagements können kaum damit gerechtfertigt werden, dass hier besonders hohe Gewinne generiert würden. Laut Geschäftsbericht der DB AG gab es 2012 im Bereich „Beteiligungen“ einen Verlust von 615 Mio. Euro; der Gewinn bei Schenker Logistics betrug 381 Mio. Euro was nur 2,5 Prozent des Gesamtumsatzes entspricht und damit eine niedrige Umsatzrendite ist. Die großen Gewinne realisiert die Deutsche Bahn AG im Inland und dort, wo besonders hohe staatliche Unterstützungszahlungen fließen – im Nahverkehr (2012 = 832 Mio. Euro Gewinn = 8,4 Prozent des Umsatzes), im Bereich Personenbahnhöfe (2012 = 169 Mio. Euro Gewinn = 13,2 Prozent des Umsatzes) und nicht zuletzt im Bereich Netz (2012 = 453 Mio. Euro Gewinn = 8,9 Prozent des Umsatzes – Angaben nach: Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2012, S. 180 und S. 65). Die in absoluten Zahlen zweithöchsten Gewinne und die zweithöchste Umsatzrendite im Bereich Netz ist natürlich, insbesondere vor dem Hintergrund der Stellwerkemisere, besonders interessant: Es gibt in diesem Sektor eine systematische Unterinvestition, die in hohen Gewinnen mündet, welche wiederum an die Holding abgeführt werden und für Investitionen z. B. in den Vereinigten Arabischen Emiraten ausgegeben werden (siehe „Verstärktes Engagement der Deutschen Bahn AG in den Vereinigten Arabischen Emiraten“: www.db-international.de).

Damit gilt offensichtlich die Formel: Die großen Gewinne der DB AG werden durch Steuersubventionen „erwirtschaftet“; diese Gewinne werden in großem Umfang im Ausland investiert, wo die Gewinnerwartungen unterdurchschnittlich sind (siehe Geschäftsbericht der DB AG 2012, S. 88, 93, 180/181).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung die Aussagen unter anderem der Gewerkschaften EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) und GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) und des Gesamtbetriebsrats DB Netz AG für zutreffend, wonach bei der Deutschen Bahn AG eine extreme Personalknappheit herrscht und wonach die Situation in Mainz keine Besonderheit, sondern die Spitze des Eisbergs darstellt?
2. Sind die Meldungen, z. B. der Europäischen Verkehrsgewerkschaft, zutreffend, wonach auf den Stellwerken der DB Netz AG teilweise Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingesetzt werden, die nur unzureichend in die lokalen Gegebenheiten eingewiesen sind, und werden auf Stellwerken teilweise „Hilfskräfte“ eingesetzt, die zuvor die Fahrdienstleiterprüfung nicht bestanden haben, so dass die komplette Verantwortung der diensthabende Fahrdienstleiter trägt?
3. Wie viele Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter bei der Deutschen Bahn AG und den NE-Bahnen in Deutschland sind zurzeit angestellt/verbeamtet, und wie viele davon sind zurzeit dauerhaft (für länger als drei Monate) krank gemeldet (bitte tabellarische Auflistung)?

4. Wie viele Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter der Deutschen Bahn AG und der NE-Bahnen schieden jährlich wegen Frühverrentung oder dauerhafter Arbeitsunfähigkeit zwischen 1994 und 2012 vorzeitig aus dem Dienst aus, und wie groß ist dabei jeweils der Anteil derer, die aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen frühzeitig aus dem Dienst ausschieden (bitte tabellarisch nach Jahren und absoluten Zahlen sowie relativ zur Gesamtbeschäftigtenzahl darstellen)?
5. Wie viele Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter bei der Deutschen Bahn AG und den NE-Bahnen in Deutschland gehen in den Zeiträumen 2013 bis 2017 und 2018 bis 2022 in Rente/Pension bzw. werden wegen Berufsunfähigkeit und Frühverrentung ausscheiden (bitte tabellarische Auflistung)?
6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Bedarf an ausgebildetem Fachpersonal bei Fahrdienstleitern, Lokführern und Zugbegleitern heute, 2018 und 2023, um einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten?
7. Wie viele neue Fahrdienstleiter, Lokführer und Zugbegleiter werden heute pro Jahr ausgebildet, und wie werden sich diese Zahlen nach Einschätzung der Bundesregierung bis 2023 entwickeln?
8. Wie viele müssten für einen zuverlässigen Betrieb ausgebildet werden, und wie werden die Ausbildungsquoten festgelegt?
9. Was ist die Ausbildungsdauer für Fahrdienstleiter heute im Vergleich zur Ausbildungsdauer für Fahrdienstleiter Ende der 90er-Jahre, und ist mit der aktuellen Ausbildungsdauer für Fahrdienstleiter gewährleistet, dass die Mitarbeitenden ein ausreichendes Wissen haben, um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten (bitte begründen)?
10. Sind die Meldungen, z. B. der Europäischen Verkehrsgewerkschaft, zutreffend, wonach es aufgrund der Personalknappheit bei den Fahrdienstleitern aktuell oder in absehbarer Zukunft zu einer 90-Tage-Ausbildung im Schnelldurchlauf kommen soll („Schnellbleiche“)?
11. Sind die Meldungen, z. B. der Europäischen Verkehrsgewerkschaft, zutreffend, wonach es eine erkennbare Sonderstresssituation (Überlastung) bei Fahrdienstleitern gibt, weswegen in diesem Bereich die Ausfälle größer und der Krankenstand deutlich höher sind?
12. Gibt es arbeitsergonomische Untersuchungen darüber, bis zu welcher Belastung in den Stellwerken ein sicherer Betrieb und die Zumutbarkeit für die Mitarbeitenden gewährleistet sind?
13. Was ist die maximale Arbeitszeit von Fahrdienstleitern am Stück?
Kann im Fall der offiziellen und der realen maximalen Arbeitszeit eine zuverlässige Arbeit weiter gewährleistet werden?
14. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Ausgangspunkt für die „Mainzer Verhältnisse“ ein Beinahezusammenstoß zweier S-Bahnen in der Nähe des Mainzer Hauptbahnhofs war?
15. Kann die Bundesregierung nähere Angaben zu dem Ablauf dieses Beinahe-eisenbahnunglücks machen?
16. Wie konnte es nach Ansicht der Bundesregierung dazu kommen, dass zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende S-Bahnen auf ein und dasselbe Gleis geleitet waren bzw. auf einem solchen verkehren sollten?
17. Welche Parallelen sieht die Bundesregierung beim Beinaheunglück in Mainz zu der Entgleisung eines Fernverkehrszugs am 13. Mai 2013 bei der nördlichen Ausfahrt des Berliner Hauptbahnhofs und bei der S-Bahntentgleisung in Berlin-Tegel im August 2012 (in beiden Fällen wurde eine

Weiche umgestellt, während der Zug über dieselbe rollte – siehe www.tagesspiegel.de vom 13. Mai 2013 und 22. August 2012)?

18. Sind der Bundesregierung im Zeitraum des letzten Jahrzehnts weitere solche Unfälle bekannt, bei denen „Stellwerksfehler“ eine Rolle gespielt haben?
19. Gibt es vor dem Hintergrund der Berichte u. a. im ZDF-Magazin „Frontal21“ nach dem Hordorf-Unglück, wonach Lokführer bei privaten Schienengüterverkehrsbahnen oft bis zu 23 Stunden ununterbrochen auf der Lok stehen und im Schnitt drei Mal häufiger rote Signale überfahren, inzwischen eine nachvollziehbare Überprüfung und Kontrolle der Arbeitszeiten von Lokführern?
20. Was ist vor dem Hintergrund des Hordorf-Unglücks, das durch die Installation des Sicherungssystems PZB hätte verhindert werden können, der aktuelle Stand der flächendeckenden Ausrüstung aller Schienenstrecken mit PZB-Technik oder einer vergleichbaren Sicherungstechnik (bitte um tabellarische Darstellung des Stands der Schienenstrecken des Bundes ohne jegliche Sicherungstechnik zum Zeitpunkt des Hordorf-Unglücks und des entsprechenden Stands heute – Ausgangspunkt: Betriebsnetz –)?
21. Teilt die Bundesregierung die Aussagen von Bahnchef Rüdiger Grube und des Infrastrukturvorstands Dr. Volker Kefer nach der Eisenbahnkatastrophe von Santiago de Compostela, wonach ein Unglück dieser Art in Deutschland nicht vorstellbar sei, und wenn ja, warum sollte vor dem Hintergrund von Hordorf und Mainz (2. August 2013) ein Unfall dieser Art hierzulande nicht passieren können?
22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Schweizerischen Bundesbahnen wegen der Entgleisungsgefahr bei geschobenen Wagenzügen in Gleisbögen mit geringen Kurvenradien die Schubkraft der Lokomotiven begrenzt und dadurch Entgleisungen wie sie im Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Jahr 2012 drei Mal stattfanden, verhindern (siehe die Aussagen von Prof. Dr. Karl-Dieter Bodack im ARD-Magazin plusminus vom 31. Juli 2013)?
23. Gibt es eine vergleichbare Vorgabe in Deutschland bzw. ist diese in Planung, und wenn nicht, wie begründet die Bundesregierung dies im Hinblick auf das Risiko von Zugentgleisungen?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Berufung einer Person als neuen Technikvorstand bei der Deutschen Bahn AG, die keinerlei Erfahrung in Eisenbahntechnik aufweisen kann, und welche Beispiele großer Industrie- oder Transportunternehmen sind der Bundesregierung bekannt, in denen in vergleichbarer Weise eine hervorgehobene Führungsposition in dieser Weise besetzt wurde?
25. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der (Fast-)Unfälle der letzten Jahre das Risiko, dass aufgrund der Gewinnorientierung der DB AG auch in sicherheitsrelevanten Bereichen gespart wird, und wie will sie verhindern, dass dies geschieht?

26. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, für die Deutsche Bahn AG eine andere Unternehmensform als die Aktiengesellschaft zu wählen, um damit die für einen optimalen Schienenverkehr entscheidenden Zielsetzungen wie „mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Verwirklichung eines Schienenverkehrs in der Fläche, für eine möglichst große Zahl der Bürgerinnen und Bürger und zur Zufriedenheit der Fahrgäste und der Bahnbeschäftigten“ realisieren zu können, und wenn nicht, wie begründet sie, dass angesichts der immer schlechteren Performance der DB AG die Aktiengesellschaft die richtige Unternehmensform ist?

Berlin, den 22. August 2013

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

