

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Deutschland braucht im ganzen Land einen verlässlichen und sicheren Schienenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bei allen Verkehrsträgern kam es nach den Erfahrungen eines strengen Winters Anfang des Jahres 2010 zum zweiten Mal seit Beginn der Winterperiode 2010/2011 zu erheblichen Behinderungen. Auf deutschen Fernstraßen brach infolge des Schneechaos zeitweise der Verkehr zusammen. Zahlreiche Unfälle mit unzulässig bereiften Lkws verstopften die deutschen Autobahnen – Lkw-Fahrverbote waren die Folge. Einige der größten Flughäfen in Europa waren durch Schneefall zeitweise außer Funktion. In Deutschland war der Verkehr an den internationalen Luftverkehrsdrehkreuzen in Frankfurt am Main und München ebenfalls eingeschränkt: Zahlreiche Flüge mussten verschoben oder ganz gestrichen werden. Die Fluggesellschaften gaben die Empfehlung heraus, dass innerdeutsch Reisende möglichst von vornherein alternative Verkehrsmittel nutzen sollten.

Während des Verkehrschaos war die Bahn das einzige Verkehrsmittel, das im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern in der Lage gewesen wäre, Fahrgäste ohne nennenswerte Beeinträchtigungen an ihren gewünschten Zielort zu transportieren. Für die Bahn bestand die Chance zu zeigen, dass sie das sicherste und verlässlichste Verkehrsmittel auch bei schlechten Witterungsbedingungen ist.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) als größtes Eisenbahnverkehrsunternehmen hat diese Chance nicht genutzt. Sie war erneut nicht ausreichend auf den Winter vorbereitet, weder im Fernverkehr noch bei der S-Bahn in Berlin.

Auch dem Bahnchef Dr. Rüdiger Grube ist es seit seinem Dienstantritt als Vorsitzender des Vorstands der DB AG im Jahr 2009 nicht gelungen, einen ganzjährig störungsfreien Betrieb im Nah- und Fernverkehr zu gewährleisten.

Die Ursachen hierfür lassen sich nicht auf kurzfristige Störungen des Betriebsablaufs der DB AG zurückführen, sondern sind das Ergebnis einer verfehlten Unternehmenspolitik, die sich u. a. von rein betriebswirtschaftlichen Renditegesichtspunkten leiten ließ und den eigenen Fuhrpark und den von Tochterunternehmen, wie z. B. der S-Bahn in Berlin, auf Verschleiß fuhr. Das rächt sich jetzt und das nicht in geringem Maße.

Die Bundesregierung verfügt über kein verlässliches Krisenmanagement für den Verkehrssektor, das im Fall von extremen Witterungsbedingungen greift. Sie schaut tatenlos zu, wie ein Verkehrsträger dem anderen die Passagiere zuschiebt. Dabei ist der DB AG an dieser Stelle kein Vorwurf zu machen. Selbst bei einem reibungslos funktionierenden Schienenverkehr wäre eine komplette Kompensation der Fahrgäste der anderen Verkehrsträger faktisch nicht möglich gewesen, ohne die Fahrgäste zu gefährden. Die DB AG käme dann noch schneller in eine schwierige Lage. Nur so ist die Aussage der DB AG nachzuvollziehen, von Bahnfahrten in der Zeit der extremen Witterungsbedingungen abzuraten.

Zu kritisieren ist jedoch etwas viel Grundsätzlicheres: Die aktuelle Situation bei der DB AG ist das Ergebnis einer völlig verfehlten Prioritätensetzung und der Unfähigkeit der schwarz-gelben Bundesregierung, diese zu verhindern. Die Störungen des Betriebs sind die Folge einer Unternehmenspolitik, die nicht den Gemeinwohlaufrag sondern kurzfristig allein die Bilanz des Konzerns im Blick hat. Dafür trägt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, als Vertreter des Eigentümers der DB AG maßgeblich seit 2009 die Verantwortung.

Die DB AG hat zu wenig Vorsorge getroffen, um im Winter den regulären Zugverkehr aufrechtzuerhalten, weder in Berlin noch in allen anderen Regionen. Sie verfügt nach wie vor nicht über ein ausreichendes flexibles Notfallmanagement, um prekäre Situation zu meistern.

Der Fahrzeugbestand ist nicht ausreichend, um Zugausfälle entsprechend kompensieren zu können.

Die Eisenbahninfrastruktur ist nicht winterfest. Um Kosten zu sparen, wurden beheizte Weichen eingespart. Wartungseinrichtungen wurden über Maß geschlossen und der Bestand an Wartungspersonal abgebaut. Für den Schienengüterverkehr hat es faktisch keinen Winterdienst gegeben. Dadurch hat der Logistikstandort Deutschland massiv gelitten.

Die Informationspolitik ist nach wie vor unzureichend. Die meisten Fahrgäste bringen zwar viel Verständnis dafür auf, dass bei extremen Witterungsperioden nicht alles nach Fahrplan funktioniert, sie reagieren jedoch dann zu Recht mit Unverständnis, wenn Informationen nur fehlerhaft und bruchstückweise weitergegeben werden.

Im Zeitalter von Internet und anderen elektronischen Medien müssen alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten genutzt werden, die Bevölkerung frühzeitig und umfassend über Fahrplanänderungen zu informieren.

Gleichzeitig ist das Agieren der Bundesregierung unglaubwürdig und widersprüchlich. Sie kritisiert die DB AG und ignoriert, dass der Bund als Eigentümer im Aufsichtsrat vertreten ist und die Versäumnisse kennt. Die Bundesregierung verlangt pro Jahr 500 Mio. Euro Gewinnabführung als Zwangsdividende von der DB AG, ohne dass der tatsächliche Gewinn feststeht.

Das von Vertretern der FDP vorgebrachte Argument, dass die DB AG über genügend Gewinne verfügt, um eine derartige Dividende zu leisten, ist nach den Erfahrungen des strengen Winters 2009/2010, den Problemen mit den Klimaanlagen im Sommer 2010 und den Ereignissen im Schneewinter 2010/2011 nicht verantwortbar.

Denn genau die einseitige Gewinnerorientierung ist die Ursache dafür, dass die DB AG nunmehr auf Verschleiß fährt und keinen zuverlässigen Schienenverkehr gewährleisten kann.

Die Bahndividende gehört ohne Umwege über den Bundeshaushalt vollständig in den Verbleib des DB-Konzerns. Damit unmittelbar ausreichend finanzielle Mittel zur Finanzierung der Infra- und Suprastruktur zur Verfügung stehen, soll

in einem Moratorium festgelegt werden, dass in den nächsten zehn Jahren die Dividende im Konzernverbund bleibt.

Fest steht: Die Debatte um das Wetterchaos auf der Schiene hat gezeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger keine Sparbahn wollen. Sie haben berechnete Erwartungen an einen wetterfest funktionierenden öffentlichen Schienenverkehr in ganz Deutschland.

Der Bund ist verantwortlich für eine leistungsfähige Bahninfrastruktur in Deutschland. Dieser Aufgabe hat die schwarz-gelbe Bundesregierung Rechnung zu tragen. Sie muss im Interesse der Kundinnen und Kunden ihrer Verantwortung für einen leistungsfähigen DB-Konzern wieder gerecht werden, der auch bei extremen Witterungsbedingungen seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern unter Beweis stellt.

Oberstes Ziel muss es sein, die Bahn wieder fit zu machen für den Sommer und für den Winter. Sie muss in der Lage sein, die Fahrgäste zu fairen Preisen pünktlich an ihr gewünschtes Ziel zu bringen, und zwar in allen Regionen in ganz Deutschland und nicht nur auf einem eingeschränkten Kernnetz. Die DB AG muss die Verbraucherinteressen in den Fokus ihrer Konzernpolitik rücken und mit einer echten Qualitätsoffensive das Image eines zuverlässigen Verkehrsmittels in allen vier Jahreszeiten zurückgewinnen.

Zu einem reibungslosen Schienenverkehr gehört auch eine ausgeprägte Sicherheitsphilosophie. Sie ist von existenzieller Bedeutung für den gesamten Verkehrsträger Schiene. Sicherheit und Vorsorge müssen an erster Stelle stehen und dürfen nicht durch kurzfristige Kapitalmarktinteressen gefährdet werden.

Gleichzeitig müssen die Bahnhöfe sauber und modern sein, der Zug muss als umweltfreundliches, sicheres und pünktliches Transportmittel in Deutschland von allen Menschen wieder geschätzt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ein nachhaltiges, sicheres und dynamisches Zukunftskonzept für einen deutschlandweiten Schienenverkehr vorzulegen;
2. auf die geplante Zwangsdividende von 500 Mio. Euro sofort zu verzichten und mittels eines Moratoriums über zehn Jahre die Dividende im Konzern zu belassen und für ein Sonderprogramm der DB AG für Investitionen in die deutsche Schieneninfra- und -suprastruktur zu nutzen;
3. mehr Mittel in den Ausbau und die Instandhaltung des Schienenverkehrs zu investieren, denn frühzeitige Investitionen vermeiden langfristig teure Reparaturmaßnahmen;
4. für ein Sofortprogramm der DB AG Sondermittel zur kurzfristigen Beseitigung von Störungen im Betriebsablauf bereitzustellen;
5. bei der DB AG sicherzustellen, dass ausreichend Reservekapazitäten an Fahrzeugen aufgebaut werden, um witterungsbedingte Zugausfälle besser ausgleichen zu können;
6. die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit der DB AG so weiterzuentwickeln, dass auch witterungsabhängige Leistungsmerkmale der Infrastruktur mit einem Koeffizienten bewertet und in den jährlichen Bericht mit aufgenommen werden;
7. die Arbeitsfähigkeit des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zu stärken und für eine dafür notwendige finanzielle wie auch personelle Aufstockung zu sorgen. Ziel muss es sein, die Zulassungsverfahren von Zugreihen zu beschleunigen;

8. die Einrichtung eines Verbraucherbeirates bei der Bundesnetzagentur bzw. beim EBA, der die Verbraucherinteressen bei Netzfragen vertritt, zu prüfen;
9. als Eigentümer der DB AG ferner dafür Sorge zu tragen, dass
 - die DB AG unter dem Eindruck der aktuellen Lage alle in den vergangenen Jahren durchgeführten und geplanten Schließungen von Werkstätten und Instandhaltungswerken noch einmal kritisch überprüft und diese gegebenenfalls rückgängig macht bzw. nicht in Angriff nimmt;
 - der Abbau von Personal in den Werkstätten und Instandhaltungswerken der DB AG gestoppt wird;
 - im Detail Gleisanlagen, Weichen, Gleisbremsen und Wagenbeidrückanlagen gangbar gehalten werden und entsprechendes Personal dafür zur Verfügung gestellt wird;
 - die DB AG bei ihren Zügen die von den Herstellern vorgegebenen Wartungsintervalle und Sicherheitsbestimmungen konsequent einhält, damit nicht langfristig der Fahrzeugbestand durch Sicherheitsmängel gefährdet wird;
 - sich das Zusammenwirken mit den einzelnen Tochterunternehmen innerhalb des Bahnkonzerns verbessert. Prioritäten für Investitionen müssen die Kundeninteressen in den Mittelpunkt stellen;
 - die Leistungsfähigkeit der Berliner S-Bahn umgehend wiederhergestellt wird und somit der Normalfahrplan wieder gilt. Für das Abkoppeln ganzer Strecken, auch zur Anbindung des Umlands, sollen die Kunden der S-Bahn entschädigt werden.

Berlin, den 18. Januar 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion