

## Rede Gerd Will

Plenum 28.08.2013

### **Bahnchaos - Kommt das Schienennetz unter die Rendite? –**

Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 17/480

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Da war er wieder, der Aufruf zur Zerschlagung der Bahn: Trennt Netz und Betrieb, und alles wird gut! - Das ist genau das, was wir nicht wollen. Wir wollen den Konzern mit den integrierten Unternehmen erhalten, und das bleibt auch so. Herr Bley, zu Ihnen. Das ist ja die neue Qualität dieser Landesregierung. Sie haben nur weiße Salbe verteilt, als Sie damals Ihren Antrag zur Reaktivierung beschlossen haben. Dieser Minister sorgt dafür, dass wir endlich einen offenen Diskussionsprozess über die Reaktivierung vieler Strecken in Niedersachsen bekommen. Das ist eine ganz andere Beteiligungsqualität, und dahinter stehen wir ausdrücklich.

Dann noch zur Rendite der Bahn. Bisher hält nur einer die Taschen auf, und das ist Herr Schäuble.

Wir sind ja sehr dafür, dass das in das System zurückfließt. Aber dazu komme ich gleich noch.

Das sogenannte Bahn-Chaos in Mainz hat selbst Unterstützer der Bahn den Kopf schütteln lassen.

Personalplanungen bei den Stellwerkern auf Kante genäht, gefährden die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit der Bahn als Personenbeförderungsunternehmen. Das ist nicht akzeptabel. Knappes Personal ist eine Facette wirtschaftlicher Unternehmensführung nach der Bahnprivatisierung in den 90er-Jahren. Dafür trägt die Politik durch ihre damaligen Beschlüsse mit die Verantwortung.

Seit Inkrafttreten der Bahnreform am 1. Januar 1994 muss sich die Deutsche Bahn im Wettbewerb am Verkehrsmarkt als Wirtschaftsunternehmen behaupten und ihre Aufwendungen aus den Einnahmen finanzieren. Öffentliche Finanzierungsbeiträge, mit denen die Bahn für den Bund und die Länder Aufgaben der Daseinsvorsorge erfüllt, beschränken sich auf zwei wesentliche Aspekte: Investitionen für Aus- und Neubau und Ersatz der Bundesschienenwege und Leistungen im

Schienenpersonennahverkehr, die die Bundesländer bestellen bzw. ausschreiben, für die die Bahn sich neben vielen anderen bewerben kann. Um diese Daseinsvorsorge sicherzustellen, bedarf es einer angemessenen Finanzausstattung der Bahn. Im Hinblick auf die Gewinnabführung von derzeit über 500 Millionen Euro pro Jahr macht es durchaus Sinn, sie als Zuschuss für wichtige Projekte der Bahn wieder zweckgebunden zurückzuführen. Allerdings heißt das für die Zukunft auch, dass mit dem Bund bei der Revision des Regionalisierungsgesetzes für den Zeitraum ab 2014 eine Dynamisierung der Mittel zu erreichen wäre. Bei der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs droht ohnehin eine Finanzierungslücke, da GVFG-Mittel auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes nur noch bis 2019 zur Verfügung gestellt werden. Auch da müsste eine Anschlusslösung geschaffen werden. Für die Jahre ab 2020 also bedarf es daher einer gesetzlichen Anschlussfinanzierung, die an die bisherige Stelle des alten Gesetzes tritt. Liebe Kolleginnen und Kollegen, der SPNV in Niedersachsen ist darüber hinaus voll in den Wettbewerb gestellt. Durch Ausschreibungen vieler Verkehrsdienstleistungen hat die Bahn viele Projekte an andere Bahnen in diesem Wettbewerb verloren. Der gestaltet sich im Wesentlichen über den Personalkostenanteil von über 60 %. Gerade hier werden wir endlich für fairen Wettbewerb durch ein Vergabegesetz sorgen, das Ausschreibungen und Angebote unter den Vorbehalt eines repräsentativen Tarifvertrages stellt, damit nicht Billiganbieter tariflich bezahlte Arbeitsplätze bei der Bahn gefährden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Bahn hält in Niedersachsen nur noch 30 % der vergebenen Leistungen im Nahverkehr. Sie hat zuletzt viele Ausschreibungen verloren, sowohl materiell als auch wegen der Ausschreibungsbedingungen. Derzeit stehen Werke und über 600 Arbeitsplätze im norddeutschen Raum als Folge einer solchen Entwicklung zur Disposition. Das wollen wir nicht. Wir wollen fairen Wettbewerb. Dafür werden wir durch ein neues Vergaberecht sorgen.

Meine Damen und Herren, noch ein Wort zu den Bahninvestitionen. Die Verteilung der Mittel zwischen Nord und Süd berücksichtigt nicht genügend die nationale Aufgabe der Hafenhinterlandanbindungen. Die Küstenländer sind gut beraten, sich stärker zu organisieren und diese Interessenslage auch in Berlin deutlich zu machen. Für Niedersachsen bedeutet das, dass alle in Planung und Umsetzung befindlichen Baumaßnahmen, wie sie derzeit zeitlich vorgesehen sind, auch umgesetzt werden können. Dazu bedarf es allerdings auch einer guten Begleitung der Kommunen und machbarer Planungen vor Ort. Wir müssen die Bahn auch in Zukunft weiter fordern und gleichzeitig als Partner eng begleiten. Das sind wir den gemeinsamen Zielen, aber auch den Bahnmitarbeitern schuldig. Wir stehen ausdrücklich zu dem integrierten Konzern; denn Störungen im System, unternehmerische Fehlentscheidungen und auch Fehler in der Politik in der Vergangenheit werden zu häufig nicht zuletzt über unzufriedene Kunden an die Mitarbeiter weitergegeben. Diese machen aber engagiert ihre Arbeit. Wir wollen dafür weiterhin motivierte Mitarbeiter, die gute Arbeit leisten. Deswegen lautet unser Petition für die Bahnmitarbeiter, diese zu unterstützen, damit wir den Zielen gerecht werden.