

BÜRGERBAHN-INFO

SEITE 1 – BÜRGERBAHN-INFO – AUSGABE 1/2001 – JANUAR 2001 – HERAUSGEBER: INITIATIVE BÜRGERBAHN STATT BÖRSENBAHN

Neue Schienen braucht das Land!

Sehr geehrter Herr Bahnchef Mehdorn,

Sie äußerten jüngst: "Die neue Strategie der Bahn ist es, uns nicht mehr aus der Fläche zurückzuziehen, sondern mit attraktiven Angeboten mehr Verkehr zu gewinnen." Wir fragen Sie: Wie ist dann Ihr Plan zu verstehen, den InterRegio Zug um Zug zu kappen? Wie ist angesichts dieser Aussage Ihre bahntermerne Planung zu verstehen, wonach bis zum Jahr 2003 allein im Fernverkehr (DB Reise&Touristik) rund 1400 Lokführerstellen gestrichen werden sollen?

Sie, Herr Mehdorn, äußerten jüngst, die Bahn sei ein strategisches Verkehrsmittel bereits deshalb, weil mit ihr am Tag mehr Fahrgäste befördert würden als die Lufthansa Passagiere im Jahr zähle.

Wir fragen Sie: Warum wollen Sie dann das Angebot BahnCard substantiell verschlechtern und das Lufthansa-Angebot "Miles & More" im Schienenverkehr einführen? Warum betreiben Sie eine Politik, die eher Reisende von der Schiene abzieht und diese dem Flugverkehr zuführt?

Sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister Bodewig,

Sie erklärten auf Ihrer ersten Pressekonferenz als neuer Bundesverkehrsminister, fortschrittliche Politik machen heiße heute, Politik für spätere Generationen zu machen. Wir ergänzen dies und verweisen darauf, dass die Schiene unter allen motorisierten Verkehrsarten diejenige ist, die Umwelt und spätere Generationen am wenigsten belastet.

Wir fragen Sie: Wie verträgt sich Ihre Aussage mit dem Umstand, dass seit Jahrzehnten, aber auch seit SPD und Grüne die Bundesregierung stellen, Jahr für Jahr das Schienennetz reduziert, das Straßennetz erweitert und neue Flugverkehrs-Landebahnen betoniert werden?

Sehr geehrte Fahrgäste und Reisende, liebe Freundinnen und Freunde der Bahn,

das vergangene Jahr 2000, das siebte – verflixte – Jahr der Bahnreform, hat bereits gezeigt: Die Eisenbahn befindet sich in unserem Land auf schlechter Wegstrecke. Im neuen Jahr 2001 könnte es heißen: Die Bahn ist unter die Räuber gefallen! Verkehrspolitik und Bahnvorstand planen weitere qualitative Verschlechterungen (siehe Kasten rechts).

Noch besteht die Chance, diesen zerstörerischen Weg zu stoppen. Dazu bedarf es allerdings eines neuen Anlaufs und außergewöhnlicher Maßnahmen. Mit diesem Ziel veröffentlichten wir unseren Appell "Bürgerbahn statt Börsenbahn", der am 14. November 2000 in der "Frankfurter Rundschau" dokumentiert wurde. Mit diesem Ziel rufen wir als ein Personenkreis, der parteiübergreifend ist und der in Gewerkschaften, Umwelt- und Fahrgastverbände hineinwirkt, zu einem breiten gesellschaftlichen Bündnis auf, den Schienenverkehr zu verteidigen, zu verbessern und auszubauen. Die Eisenbahn ist nicht altes Eisen von gestern – neue Schienen braucht das Land für den Verkehr von morgen!

Ein erster Ansatz soll die Verteidigung des InterRegios sein. Bitte überlegen Sie, wie und in welcher Form Sie für unsere Zielsetzung "Bürgerbahn statt Börsenbahn" aktiv werden können.

In diesem Sinne verbleiben und grüßen die Initiatoren von "Bürgerbahn statt Börsenbahn":

Klaus Gietinger (Filmregisseur), Johannes Hauber (Betriebsratsvorsitzender ADtranz Mannheim), Hans-Joachim Kernchen (Gewerkschaft Deutscher Lokführer/GDL), Andreas Kleber (Hotelier), Prof. Dr. Heiner Monheim (Geograph und Stadtplaner), Prof. Dr. Jürgen Rochlitz (Initiative "Güterzüge statt Laster"), Hermann Scheer (MdB; Präsident von "Eurosolar"), Gangolf Stocker (Initiative "Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21") und Dr. Winfried Wolf (MdB).

Die Initiative Bürgerbahn statt Börsenbahn ruft bundesweit auf zu:

Aktionen gegen die Streichung von InterRegio-Zügen

Zur Unterstützung von Aktionen bieten wir an:

- dieses **Bürgerbahn-Info** als Kopiervorlage, per E-Mail oder per Post (kostenlos) und
- das **InterRegio-Faltblatt** ab Ende Januar 2001 gegen Kostenbeteiligung (Vorkasse, Bestellcoupon auf Seite 4)

Bahnzerstörung total

Mehdorns "schlechte Vorsätze" für 2001 ff

■ Belegschaftsabbau

Statt 230.000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner soll es bis 2004/2005 noch 160.000 und bis 2015 nur noch 110.000 geben.

■ Ausgliederung von Schienenstrecken

Auf 9000 km Streckenlänge soll der Bahnbetrieb ausgegliedert und damit oft eingestellt werden.

■ Abschaffung der InterRegio-Züge

Bis 2003/2004 soll rund ein Viertel des Fernverkehrs (zumeist InterRegios) abgeschafft werden.

■ Abschaffung der Speisewagen

Bordversorgung soll es wie in Flugzeugen, aber nur noch für Reisende der Ersten Klasse geben.

■ Abschaffung von Bahnhöfen

1000 Bahnhöfe sollen in Kürze verschwinden und perspektivisch nur noch 500 der 5600 Bahnhöfe übrig bleiben.

■ Entwertung der BahnCard

Künftig soll es damit nur noch 25% billiger sein.

Bürgerbahn statt Börsenbahn Pressestimmen:

Frankfurter Rundschau, 14.11.2000: In dem Aufruf "Bürgerbahn statt Börsenbahn" warnen Verkehrsexperten aus Wissenschaft und der Praxis vor einer Bankrott-Politik im Schienenverkehr und appellieren an die Öffentlichkeit, sich für eine Kehrtwende zu Gunsten der Bahn einzusetzen.

Tageszeitung – taz, 16.11.2000: "Bürgerbahn statt Börsenbahn" fordert eine neue Gruppe von Bahn- und Verkehrsspezialisten. Von einer börsenfähigen Bahn AG halten die Unterzeichner nichts. Das Schienennetz sei wie Gesundheit oder Altersvorsorge infrastrukturelle Grundversorgung des Gemeinwesens.

Schwäbische Zeitung, 23.11.2000: ...engagierte Bahn-Fans wollen den Schienenverkehr retten. Dazu gehört der Bad Saulgauer Hotelier Andreas Kleber. Der Anstoß für die Initiative "Bürgerbahn statt Börsenbahn" ging von dem PDS-Bundestagsabgeordneten Winfried Wolf aus. Zu dem Personenbündnis gehören der ehemalige Grünen-Abgeordnete Jürgen Rochlitz, der Trierer Stadtplaner Heiner Monheim und Johannes Hauber, Betriebsratschef beim Schienenfahrzeughersteller ADtranz.

Stuttgarter Nachrichten, 23.11.2000: Der Sprecher der Initiative "Bürgerbahn statt Börsenbahn" warf der Deutschen Bahn AG vor, für die kommenden Jahre einen massiven Personalabbau zu planen ... Kernpunkt sei dabei die faktische Streichung des InterRegio-Verkehrs.

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 30.11.2000: Die Hauptverantwortung für die Misere der Bahn treffe natürlich die vorige christlich-liberale Koalition, sagt Winfried Wolf, "aber Mehdorn war der Wunschkandidat von Schröder". "Ich kann nicht erkennen, dass in irgendeiner Weise gegen Mehdorns Kurs gesteuert wird", ruft er und der Saal applaudiert heftig. (Bericht zum TRANSNET-Gewerkschaftstag in Magdeburg)

Produkt erfolgreich Zerstörung gezielt!

1988

Beschluss des Bundesbahn-Managements, den klassischen D-Zug durch ein neues Produkt, den InterRegio, abzulösen.

1991

Im Eisenbahn-Fernverkehr liegt die durchschnittliche Reiseweite bei 245 Kilometer. Die Fahrleistung im Personenverkehr erbringen zu 58,9 % die Züge des Fernverkehrs und zu 40,9 % die Züge des Nahverkehrs. Die Verkehrsleistung im Nahverkehr liegt bei 23,2 Mrd. und im Fernverkehr bei 33,7 Mrd. Personenkilometern (Pkm).

1994

Das Umsatzvolumen des InterRegio-Verkehrs liegt gleichauf mit demjenigen des ICE-Verkehrs. Die Verkehrsleistungen liegen im Nahverkehr bei 31,5 Mrd. und im Fernverkehr bei 34,8 Mrd. Pkm.

1995

Der Ausbau des InterRegio-Netzes gilt als realisiert. 424 Züge sind auf 24 Linien unterwegs, mit insgesamt 62 Mio. Reisenden. IC- und EC-Verkehr zählen 49 Mio., der ICE 23 Mio. Reisende. Der DB-Geschäftsbericht 1995: "Der IR bietet nun ein nahezu flächendeckendes, attraktives Angebot."

1996

Der "Bahn-Report" (3/96) meldet den Beschluss des Bahn-Vorstands, "innerhalb der nächsten fünf Jahre den Interregio abzuschaffen". Seither werden IR-Verbindungen "ausgedünnt" (das heißt in der Taktichte reduziert), in den Fahrplan-Lagen und in den Anschlüssen zu anderen Zügen verschlechtert. Die IR-Züge kommen seitdem oft ohne Bistro und / oder mit Wagen in schlechtem äußeren Zustand zum Einsatz.

1998

Rund 90 Prozent aller Bahnreisenden (DB Regio und DB Reise & Touristik) nutzen die Züge im Nahverkehr, der als Schienenverkehr bis zu 50 Kilometer definiert wird. 10 % der Fahrgäste ("Verkehrsaufkommen"; Anzahl aller Fahrten pro Jahr) entfallen auf den Fernverkehr (Schienenverkehr über 50 Kilometer Entfernung). Im Fernverkehr allein liegt die durchschnittliche Reiseweite bei rund 230 Kilometer. Die Verkehrsleistung erreicht im Nahverkehr 32,2 Mrd. Personenkilometer und im Fernverkehr 34,3 Mrd. Personenkilometer. Mit einem Anteil von 48,4 % erreicht der Nahverkehr nahezu die Hälfte der Verkehrsleistung des gesamten Schienen-Personenverkehrs.

2000

Durch den Beschluss des Managements der Bahn, die Bistro-Abteile außer Betrieb zu setzen, verliert der InterRegio im Frühjahr 2000 ein wesentliches Qualitätsmerkmal völlig. Am 28. September 2000 kündigt die Deutsche Bahn AG an, das noch bestehende InterRegio-Netz in zwei Stufen bis 2003 weitgehend abzuschaffen. Ab Juni 2001 soll mit der Streichung von 16 Millionen Zugkilometern rund neun Prozent des Bahnangebots "auf der Strecke" bleiben. Ab 2003 sollen nochmals 23 Millionen Zugkilometer entfallen. Insgesamt ergäbe dies den massivsten Einschnitt, den es binnen weniger Jahre im Eisenbahnverkehr je gegeben hat.

InterRegio

Aufstieg und Niedergang

Professor Karl-Dieter Bodack, der maßgeblich an der Entwicklung des InterRegio beteiligt war, in der Zeitschrift Eisenbahn Revue International Nr.12/2000:

"Als die Ergebnisse des Personenfernverkehrs trotz der Expansion des ICE-Netzes immer schlechter wurden, schnitt man 1999 wesentliche Teile aus dem InterRegio-Netz und kappte eine Reihe von Verbindungen, unter anderem die Linien Ruhrgebiet – Berlin und Stuttgart – München – offensichtlich mit dem Ziel, die unzureichend ausgelasteten ICE- und IC-Züge zu füllen."

Der InterRegio wurde Ende der 80er Jahre vom Management der damaligen Deutschen Bundesbahn als Produkt entwickelt. InterRegio-Züge sollten einerseits das große Marktsegment des Verkehrs zwischen dem Nah- und dem Langstrecken-Fernverkehr bedienen und andererseits eine dem InterCity-Verkehr vergleichbare Qualität bieten, – mit Takt, Tempo und Komfort. Die Markt-Strategie InterRegio war, nach Angaben der Bahn, bis Mitte der 90er Jahre recht erfolgreich: InterRegio-Züge erwiesen sich nach den Nahverkehrszügen als das Produkt mit den meisten Fahrgästen – es zählte mehr Reisende als die Züge im Intercity- und Eurocity- oder im ICE-Verkehr.

Rückgänge bei den Reisendenzahlen des InterRegio sind nicht durch eine verschlechterte Nachfrage zu begründen. Vielmehr lassen sich Verschlechterungen in Angebot und Qualität belegen, die vom Management der Bahn vorgenommen wurden. Infolge einer Entscheidung des Bahn-Managements wurden seit 1997 Angebot und Qualität des InterRegio-Verkehrs systematisch verschlechtert.

Der Einstieg in den Ausstieg? Das Konzept "Mora – Marktorientiertes Reisezug-Angebot" vom September 2000 sieht einen neuen und qualitativen Einschnitt im Fernverkehr der Bahn im allgemeinen und im InterRegio-Verkehr im besonderen vor. Insgesamt will die Bahn in den Jahren 2001 und 2003 bis zu 25 Prozent der Angebote im Fernverkehr streichen, wobei insbesondere das Produkt InterRegio und einzelne InterCity-Züge in Frage gestellt sind. Hunderte Waggons sollen ausrangiert werden und mit den Zügen soll auch der Personalbestand schrumpfen, unter anderem bei Lokführern und Zugbegleitern (Schaffnern)! Als Ersatz schlägt das Management der Bahn einige Ausweitungen im RegionalExpress-Verkehr (mit einer möglichen Umbenennung in "InterRegioExpress", IRE) vor.

Liebe Landesminister für Verkehr in den 16 Bundesländern,

mit Ihnen führt die Deutsche Bahn AG derzeit Verhandlungen über die Zukunft des InterRegio. Sie sollen zur Mitfinanzierung benötigt werden, mit der Androhung, sonst würde das Angebot eingestellt.

Wir fordern Sie auf: bleiben sie hart, was Ihre Argumentationslinie angeht. Konzentrieren Sie weiter das für die Bahn-Regionalisierung bereitgestellte Geld voll und ganz in den Nahverkehr Ihres Bundeslandes, dort gibt es genug für Angebots-Verbesserungen zu tun.

Die Argumentation, der InterRegio werde wie Nahverkehr genutzt, ist falsch. Aus Fahrgastbefragungen ist bekannt, dass die Kunden den InterRegio für ein komfortables und unentbehrliches Produkt des Fernverkehrs halten. Bitte bedrängen Sie die Bahn, den InterRegio als kundengerechtes System weiterzuführen und technisch sowie betrieblich zu modernisieren, mit neuen Wende-Triebzügen für wirtschaftliche Flügelung und schnelles Wenden in Kopfbahnhöfen und mit leichterem, verbrauchsarmer Traktion.

Bitte drängen Sie eher darauf, den InterRegio auszubauen. Denn er deckt bisher erst etwa die Hälfte aller deutschen Mittelzentren ab. An zu vielen Grenzübergängen fährt der InterRegio nicht weiter in die europäischen Nachbarnetze bis zum nächsten großen Knoten. Und betonen Sie deutlich, wie zwingend sich der vom Land bzw. den Zweckverbänden zu bezahlende Nahverkehr und der von der DB AG zu zahlende Fernverkehr gegenseitig ergänzen. Wer hier die Systeme gegenseitig ausspielt, kannibalisiert das ganze Bahnsystem. So ist fortschrittliche Verkehrspolitik nicht möglich, so fährt die Bahn nur immer weiter ins Minus und werden die Staus immer länger.

Lokführer

Personalplanung, DB AG	2000	2001	2000/2001	2003	2000/2003
DB Reise&Touristik AG, bundesweit	Ist	Soll	Absolut/Prozent	Soll	Absolut/Prozent
Lokführer insgesamt	3092	2451	- 641 -21%	1713	-1379 -45%
Einsatzstellen	43	34	- 9 -21%	25	- 18 -42%

Datenangaben: Büro MdB Dr. Winfried Wolf, November 2000 nach der bahnternen Planung.

Der Bund & die Länder

Die Regionalisierungsmittel

Die Deutsche Bahn AG ist privatrechtlich geführt, Eigentümer ist zu 100 Prozent der Bund. Für den Schienenverkehr gilt der Verfassungsauftrag gemäß Grundgesetz. Deshalb überweist der Bund an die Länder für Aufgaben des Nahverkehrs zurzeit jährlich etwa 13,4 Milliarden Mark. Die Deutsche Bahn AG zielt mit dem Versuch, Fernzüge durch Nahverkehrszüge zu ersetzen, auf die – zweckfremde – Verwendung von Finanzmitteln des Bundes für den Nahverkehr. Denn im Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) ist unzweideutig festgelegt, wofür Regionalisierungsmittel einzusetzen sind. In § 2 heißt es:

"Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die dazu bestimmte sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel dann der Fall, wenn die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. ..."

Damit ist klar: InterRegio-Verkehr, bei dem die durchschnittliche Reiseweite laut Angaben der Bahn bei 170 Kilometer liegt, zählt zum Fern- und nicht zum Nahverkehr. Dieses Verkehrssegment zählt damit eindeutig zum Bereich der Deutschen Bahn AG Reise & Touristik und ist aus Eigenmitteln der Bahn zu finanzieren. Wer, wie das Bahn-Management, den InterRegio einstellen will, der stellt die Fahrgäste und die Gesellschaft vor die Alternative:

- Entweder diese Verkehrsangebote entfallen. Dann gibt es die besagten qualitativen Verluste an Schienenverkehrs-Angeboten und das Zerreißen der Netzstruktur.
- Oder diese Verkehrsangebote werden von anderen gewährleistet und finanziert. Wenn der Nahverkehr diese Leistungen ganz übernehmen würde, erforderte dies eine Summe von jährlich 700 Millionen Mark. Entsprechend wären die Regionalisierungsmittel aufzustocken (und im übrigen auch das Regionalisierungsgesetz entsprechend zu verändern).

Tatsache ist: Das Bahnmanagement lässt nur ein Ziel klar erkennen: der InterRegio muss weg. Selbst Angebote von Landesverkehrsministern, über Landesmittel das bestehende bzw. behauptete Inter-Regio-Defizit auszugleichen, hat der Bahnvorstand abgelehnt. Baden-Württembergs Verkehrsminister Müller stellte fest, die DB AG wolle offensichtlich vor allem die Zuggattung InterRegio streichen.

Die Initiative Bürgerbahn statt Börsenbahn fordert:

● Regionalisierungsmittel garantieren!

Die Höhe der Finanzmittel, insbesondere für Zugbestellungen der Länder im Nahverkehr gemäß Regionalisierungsgesetz, ist längerfristig zu garantieren, und außerdem ist eine Dynamisierung dieser Bundesmittel entsprechend der Inflationsrate festzulegen.

Darüber hinaus muss das Regionalisierungsgesetz dahingehend verändert werden, dass Regionalisierungsmittel verpflichtend für den Verkehr auf der SCHIENE eingesetzt werden (bisher heißt es in § 7: "... damit sei "insbesondere Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren").

● Hinsichtlich des InterRegio gilt:

Entweder ist dazu an der bisherigen Regelung festzuhalten, wonach der InterRegio-Verkehr als Fernverkehr definiert wird und somit aus den Mitteln der Deutschen Bahn AG zu bezahlen ist. Oder es ist – in Absprache mit den Bundesländern und mit der Deutschen Bahn AG – eine neue Regelung zu vereinbaren und gesetzlich abzusichern, um InterRegio-Verkehr vergleichbar dem Nahverkehr zu bestellen. Im letzteren Fall müssen jedoch die Bundesmittel für Zugbestellungen erhöht werden, um diese zusätzliche Verkehrsaufgabe mit Mitteln des Bundes (gegebenenfalls über das Regionalisierungsgesetz) zu finanzieren.

● InterRegio für die Regionen!

Der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG muss seine Möglichkeiten zur Einflussnahme nutzen, um die Zuggattung InterRegio zu erhalten und dieses Produkt als integralen Bestandteil des ganzheitlichen Systems Schiene zu entwickeln.

Zur Unterstützung von Aktionen bietet die Initiative Bürgerbahn statt Börsenbahn an :

Faltblatt gegen die Streichung von InterRegio-Zügen

- 6 Seiten im Format 120 x 230mm, beidseitig zweifarbig,
- 150 Exemplare 20,-DM, 1000 Exemplare 120,- DM, Vorkasse, Bestellcoupon auf Seite 4

InterRegio-Züge

nicht auf's Abstellgleis!

In den letzten Jahren hat sich die Zahl der Reisenden im Eisenbahn-Fernverkehr kaum entwickelt. Außerdem sind die Entfernungen, die mit Fernzügen zurückgelegt werden, heute kürzer als früher. Im Ergebnis hat sich die durchschnittliche Reiseweite im Fernverkehr der Eisenbahn in den letzten Jahren von 245 auf unter 230 Kilometer zurückentwickelt!

Mit den Zügen der ICE-Familie konnte die Bahn im letzten Jahrzehnt Reisende gewinnen. Zwischen Berlin und Köln oder zwischen Hamburg, Frankfurt und München: nur zwischen einzelnen Großstädten ist die Bahn schneller, dies aber zu immens hohen Kosten! Vieles andere bei der Bahn kam deswegen zu kurz, beispielsweise der Verkehr mit InterRegio-Zügen.

Es ist Aufgabe des Bundes, die bundesweit etwa 80 Ober- und 330 Mittelzentren im Fernverkehr auch auf der Schiene miteinander zu verbinden, die InterRegios sollten die Anbindung der Mittel- an die Oberzentren gewährleisten. Dass dies vernachlässigt worden ist, belegen InterRegio-Linien, die im Zwei-Stunden-Takt bedient werden sollten, aber heute mit nur einem Zug pro Tag – oder gar nicht mehr – befahren werden.

Nach Angaben der Deutschen Bahn braucht eine InterRegio-Linie, um wirtschaftlich zu sein, im Jahresdurchschnitt eine Auslastung von 190 Reisenden. Wenn – nach Aussagen der Bahn – die Züge aber mit im Durchschnitt 170 Reisenden besetzt sind, dann sollten daraus keine falschen Schlüsse gezogen werden. – Was für diese Züge und für die Bahn fehlt, sind überzeugende Angebote und eine effiziente Marketing-Offensive! –

Nicht die Züge gehören auf's Abstellgleis, sondern die Werbe-Strategen der Bahn!

Die Initiatoren:

Klaus Gietinger ist Autor und Regisseur ("Daheim sterben die Leut'", "Heinrich der Säger", "Tatort") und Mitglied der Initiative Frankfurt 22.

Johannes Hauber ist Betriebsratsvorsitzender bei ADtranz Mannheim und Euro-Betriebsratsvorsitzender bei ADtranz.

Hans-Joachim Kernchen ist Vorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer für Berlin, Brandenburg und Sachsen.

Andreas Kleber ist Hotelier in Bad Saulgau, Mitbegründer der "Horber Schienentage"; langjähriger CDU-Stadtrat. Die Bahn verlieh dem Regional-Express München – Freiburg in Anerkennung der Verdienste Klebers die Bezeichnung "Kleber-Express".

Professor Dr. Heiner Monheim ist Geograph und Stadtplaner, er lehrt an der Universität Trier. Er verfasste mit Rita Monheim-Danheimer das Buch "Straßen für alle" und war im Oktober 2000 Gutachter in der Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestags zur "Zweiten Bahnreform".

Professor Dr. Jürgen Rochlitz, Vorsitzender der Initiative „Güterzüge statt Laster“, war von 1994 bis 1998 Bundestagsabgeordneter (Bündnis 90/Die Grünen).

Hermann Scheer ist Mitglied des Deutschen Bundestags (SPD-Fraktion), Präsident von EUROSOLAR und Träger des alternativen Nobel-Preises 1999.

Gangolf Stocker ist Sprecher der Initiative Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21.

Dr. Winfried Wolf ist verkehrspolitischer Sprecher der PDS im Bundestag und Autor der Bücher "Eisenbahn und Autowahn", "Berlin – Weltstadt ohne Auto?" und "Fusionsfieber. Das große Fressen".

AUFRUF BÜRGERBAHN STATT BÖRSENBAHN

Die Initiatoren der Erklärung "Bürgerbahn statt Börsenbahn" gehören unterschiedlichen Parteien an; einer ist Belegschaftsvertreter des führenden Bahntechnik-Herstellers in Deutschland. Sie sind tief beunruhigt über die katastrophale Situation im Schienenverkehr und bei der Deutschen Bahn AG. Sie sehen als Hauptverantwortliche die Verkehrspolitiker in Bund und Ländern und das Top-Management der Deutschen Bahn AG. In einer ausführlichen Erklärung*) analysieren sie die tiefe Krise der Bahn und ihre Ursachen. Die Schlussfolgerungen, die sie daraus ziehen, sind kurz die folgenden:

1. Eine neue Verkehrspolitik muss auf die Grundsätze verpflichtet sein: vermeiden, verkürzen, verlagern.

Viel derzeit stattfindender Personen- und Güterverkehr ist überflüssig bzw. bestehende Verkehrs- und Transportwege können mit einer entsprechenden Struktur- und Preispolitik verkürzt werden. So sind die externen Kosten des Verkehrs zu berücksichtigen. Ein dringend erforderlicher neuer Bundesverkehrswegeplan muss umgekehrte Prioritäten als alle bisherigen haben: Ausbau der Schiene – in der Summe kein weiterer Bau von Straßen und Landebahnen. Dies erfordert nicht nur eine vorausschauende Klimaschutzpolitik, sondern auch eine Vorsorgepolitik zu Gunsten all derjenigen, die sich heute oder künftig kein Auto leisten und die einen Beitrag zum Klimaschutz bringen wollen.

Für eine solche Politik sind entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen, – unter anderem die Befreiung der Bahn von der Mineralölsteuerpflicht (und damit von der Ökosteuern) und ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen.

2. Die Orientierung der Deutschen Bahn AG auf die Börse ist zumindest unter den gegebenen Bedingungen abzulehnen.

Ähnlich wie in Ausbildung, Gesundheit oder wie bei der Altersvorsorge halten wir den Gedanken der Grundvorsorge des Gemeinwesens für eine Errungenschaft der bestehenden Gesellschaft. Der Bund muss auf absehbare Zeit hundertprozentiger

Eigentümer der Deutschen Bahn AG bleiben. Schienenstrecken sind als Infrastruktur-Grundversorgung des Gemeinwesens zu verstehen.

3. Notwendig ist der flächenhafte Erhalt und Ausbau des Schienennetzes mit seinen Infrastruktureinrichtungen.

Wie im Straßenverkehr und wie beim Internet muss im Zentrum der NETZGEDANKE stehen – auch hinsichtlich Geschwindigkeit:

Wichtig ist eine insgesamt ausreichend hohe "Netzgeschwindigkeit" und nicht Höchstgeschwindigkeiten von Zentrum zu Zentrum. Dieses Ziel wird in erster Linie durch eine optimale Abstimmung von Nah-, Regional- und Fernverkehr realisiert ("integrierter Taktverkehr").

4. Auf der Tagesordnung steht eine umfassende Offensive zur Modernisierung des Schienenverkehrs.

Intelligente Technik, die mehr Komfort und weniger Energieverbrauch garantiert, ist weitgehend vorhanden. Die Gesellschaft muss die Bahnindustrie als strategische Industrie für die Verkehrswende und für eine umweltverträgliche Politik begreifen.

5. Die Tarife und Preise im Verkehrssektor müssen die Politik der Verkehrswende flankieren.

Der öffentliche Verkehr muss deutlich preiswerter als der motorisierte Individualverkehr sein. Den Angeboten wie BahnCard, Umweltmonatskarte und

Job-Ticket kommt dabei eine große Bedeutung zu. Sie sind in ihrer Funktion auszubauen und als universelle Zugangskarten zu "Komfort-Mobilität" zu verstehen. Strikt abzulehnen sind die Pläne des Bahnmanagements, die BahnCard erneut zu verteuern und in der Funktion zu reduzieren.

6. Im Mittelpunkt einer Politik der Verkehrswende steht der Mensch - auf beiden Seiten: als Kunde und als Beschäftigter.

Es geht im Öffentlichen Personenverkehr um Fahrgäste und nicht um "Beförderungsfälle". Dies erfordert eine kundenorientierte und vor allem eine kundennahe Geschäftspolitik. Oft ist es billiger und sinnvoller, dass Personal in ausreichender Zahl an Schaltern und auf Bahnhöfen präsent ist, als in Hochgeschwindigkeit zu investieren: Teuer erkaufte Minuten-Gewinne auf der Strecke verliert der Fahrgast oft durch Warten vor Schaltern und Automaten. Vergleichbares gilt für den Güterverkehr und für das Verhältnis zwischen der Bahn und der Wirtschaft. Der weitere Abbau der Belegschaft der Deutschen Bahn AG ist kontraproduktiv, weil damit elementare Standards für Service und Sicherheit gefährdet werden.

Statt dessen ist im Rahmen der Politik der Verkehrswende eine Personalpolitik zu verfolgen, die den bei der Bahn Beschäftigten das erforderliche Selbstwertgefühl zurück gibt und zu einer inhaltlich begründeten Identifikation mit Unternehmen und Unternehmenszielen führt ("Corporate Identity").

Diese Zielsetzungen sind nur zu verwirklichen in einem breiten gesellschaftlichen Bündnis, zu dem sich Freundinnen und Freunde der Bahn in Verbänden, Gewerkschaften und Initiativen zusammenfinden müssen. Die Unterzeichnenden verlangen eine Bürgerbahn statt einer Börsenbahn und fordern für die hier skizzierten Zielsetzungen zu einem solchen breiten Bündnis auf.

*) Die Langfassung der Erklärung Bürgerbahn statt Börsenbahn kann per Post oder E-mail angefordert werden

Vervielfältigung erwünscht!

© 2001 Bürgerbahn statt Börsenbahn
Redaktion: D. Kaddoura, W. Wolf (V.i.S.d.P.)

c/o MdB Dr. Winfried Wolf
Platz der Republik, 11011 Berlin
winfried.wolf@bundestag.de
Telefon 0 30 – 22 77 17 90
Fax 0 30 – 22 77 60 68

c/o Johannes Hauber, ADtranz Betriebsrat
Neustadter Straße 62, 68309 Mannheim
Johannes.hauber@de.adtranz.com
Telefon 06 21 – 381 51 66
Fax 06 21 – 381 66 99

Kontoverbindung:
Initiative für eine bessere Bahn
Konto-Nr. 481 04 95 05
BLZ 370 100 50, Postbank Köln
■ Spenden sind willkommen!

Formular für Unterstützung Bestellung von Materialien

Bitte einsenden an: Büro MdB Dr. Winfried Wolf, Platz der Republik, 11011 Berlin

- Ich/wir erkläre(n) unsere Unterstützung für die Ziele der Initiative Bürgerbahn statt Börsenbahn
 Ich/wir sind einverstanden mit der Veröffentlichung meines / unseres Namens als Unterstützende

Bitte liefern Sie mir/uns per Post:

- 4 Seiten DIN A4 BÜRGERBAHN-INFO (Kopiervorlage) für DIN A3, Vorder- und Rückseite, gefalzt auf DIN A4
 4 Seiten DIN A4 LANGFASSUNG DER ERKLÄRUNG BÜRGERBAHN STATT BÖRSENBAHN (Kopiervorlage)

Bitte liefern Sie mir/uns per Post:

FALTBLATT INTERREGIO

6 Seiten, 120 x 230 mm, lieferbar voraussichtlich ab Ende Januar 2001

Anzahl: (150 St. 20,- DM, 1000 St. 100,- DM, Lieferung gegen Vorkasse)

- DM füge(n) ich/wir im Briefumschlag bei
 DM überweise(n) ich/wir auf das Konto der Initiative für eine bessere Bahn

Datum: Name, Vorname:

Anschrift